

HECHOS Y FOTOS SOBRE LAS RUEDAS MAS VELOCES

EN ESTE NUMERO

EMILIOZZI promete 250 Km/h y habla de correr en TM

(pág. 4)

PAIRETTI 5° EN GARDA

(pág. 15)

GANO EL MAS FUERTE: CARLOS LOEFFEL

(pág. 7)

Las revistas de Mauro

suramerís

ARCO DE TRIUNFO

Símbolo universal de vencedores. De los que han llegado. Superando dificultades, desafiando, luchando, compitiendo, sobreponiéndose a los desastres e incluso a las tragedias. Alentándose a sí mismos e imponiéndose condiciones. Seres que necesitan poseer el éxito, alcanzar la meta que se propusieron, ganar su propia carrera.
Panorama es el vehículo de los triunfadores.

PANORAMA



grupo de revistas



Parabrisas

Editor: CESAR CIVITA
Director: RAUL HORACIO BURZACO
Subdirector: RONALD HANSEN
Secretario de Redacción: CARLOS E. CERQUEIRA

Edición semanal



Secretario Técnico: GUILLERMO MARTIRE
Jefe de Redacción: HORACIO SPERATTI
Redactor Principal: CARLOS M. THIERY
Redacción: HECTOR GRANATO, PEDRO ANIBAL REVOREDO, GERMAN SOPEÑA, JUAN CARLOS GOMEZ, CARLOS FIGUERAS.
Corresponsales: GIANNI ROGLIATI (Europa), ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA (España), HANS TANNER (Philadelphia), CESAR RAMOS (Chicago), PEDRO HANDLER (Uruguay), ENRIQUE ZANINI (Córdoba), ALBERTO COSCARELLI (Rosario), LUIS RUESJAS (Tucumán).
Servicios del exterior: ASSOCIATED PRESS.

Edición mensual **Parabrisas**

Secretario Técnico: EMILIO R. DEL VALLE (n.)
Turismo: NORBERTO ALVAREZ OJEA, OSCAR A. FERNANDEZ.
Asesores: Dr. ARTURO PELLET LASTRA (Legales), Ing. LAZARO MUSIH (Economía), ROBERTO D. SCOTTO (Cotizaciones), Arq. FERNANDO ALVARADO (Tránsito y Urbanismo).
Colaboradores: SANTIAGO TERENZIANI, MIGUEL CORTAZAR, JULIO CESAR GALLO, CHRISTIAN VON ZEHMEN, SIULNAS, ROBLES.
Servicios del exterior: PARIS MATCH, QUATRO RODAS.

Departamento Comercial

Publisher: ANGEL R. LOPEZ RIESCO
Promotores: RODOLFO H. SABATINI, MIGUEL ZABALETA, MARIO MAROTTA.
Tráfico: NESTOR SORRENTINO.

Arte y Gráfica

Director: STEFAN STROCEN
Coordinador: LUIS SOLER CAMINO
Jefe Talleres: ROBERTO LEONE
Jefe Diagramación: ROBERTO MERGOSA
Diagramadores: REMO DE MARTINO, EDUARDO C. GONZALEZ.

Departamento Fotográfico

Jefe: FRANCISCO VERA
Reporteros Gráficos: JORGE MILLER, BERNARDO ACUÑA, OSVALDO DUBINI, EDUARDO FRIAS, OSCAR BURRIEL, JUAN MESTICHELLI.

PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIF y A, Avenida L. N. Alem 884, Buenos Aires, Rep. Argentina. Todos los derechos reservados. Se prohibe la reproducción o uso de todo y/o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier otro idioma. Acogido a la protección de las convenciones internacionales y Panamericanas sobre derechos de autor. Impreso en la Argentina, Registro de la propiedad Intelectual Nº 819.657. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970. REDACCION: L. N. Alem 884, Buenos Aires, Tel. 31-1431. Días de cierre: Roca 4410, Florida. Tel. 740-2587/0160. En Francia: 91 Rue de Courcelles, Paris 17º. En Italia: via San Damiano 2, Milán. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características considerados ilustrativos por nuestros redactores. DISTRIBUCION: Capital Federal, Vaccaro Hnos. S.R.L. Solís 585. Interior y Exterior, Ryela SAICIF y A, Piedras 113, Capital Federal. Tel. 30-8022.



Aparte de ser una revista de estricta actualidad, preocupada por el acontecer de cada semana, Parabrisas CORSA tiene otros dos propósitos de primera instancia: ser un reflejo de los proyectos e inquietudes que alientan la labor de nuestros corredores y mecánicos, como anticipo de lo que habrá de ocurrir en pistas y carreteras, y ser también un reflejo de la opinión del público con respecto a sus pilotos preferidos. Entendemos cubrir de esta manera todos los sectores del automovilismo deportivo que nos leen: el público espectador, desde las tribunas o al borde de una carrera, y el público actor, detrás del volante o manipuleando tuercas en algún taller. Vayan como ejemplo, esta semana, la nota sobre los Emiliozzi (pág. 4) y el sondeo de opinión realizado en el autódromo (pág. 31).

Hasta el martes.
R. H. B.

COMPETENCIAS NACIONALES

TC - TURISMO CARRETERA en VENADO TUERTO (15 de mayo): Vuelve el TC a la actividad rutera, con la decimoctava versión de la Vuelta de Santa Fe. Esta competencia fue anteriormente suspendida el 20 de marzo por las inundaciones sufridas en toda la zona. Revitalizado el TC con las competencias del autódromo, vuelve para disputar la competencia más añeja del calendario de TC, con la salsa que le entregaron nuestros mejores ruteros. Si logra terminar la nueva carrocería, estará presente Dante Emiliozzi. Los competidores deberán dar cinco vueltas al circuito de 129 kilómetros, de los cuales 78,350 km son de pavimento y 50,650 km son de tierra. Con ello totalizarían 645 km. de carrera. La competencia se iniciará a las 8 y los automóviles partirán con diez segundos de intervalo, de acuerdo con el ránking. Se largará en Venado Tuerto, pasando por la Ruta Nacional Nº 33, Murphy, Firmat, Miguel Torres, Melincué, Elortondo, Carman y regreso al punto de partida. La prueba otorga puntaje para el campeonato argentino de la categoría. Los cuatro primeros obtendrán 9, 6, 3 y 1 puntos, respectivamente. Como ocurre domingo a domingo, los colegas Rouco y González Longhi transmitirán las alternativas de la competencia a través de las ondas de LS5 Radio Rivadavia, en su programa "Carburando en Deportes", desde una hora antes de la iniciación de la competencia.



T - TURISMO en el AUTODROMO DE BUENOS AIRES (15 de mayo): Otra gran reunión en el autódromo organizada por la eficaz Asociación Argentina de Automóviles Sport. Se correrán los "200 Kilómetros de la Ciudad de Buenos Aires", reservados para automóviles de fabricación nacional de la categoría Turismo Anexo J para las categorías B, C, D y E, en dos subdivisiones principales. La primera abarcará a las categorías B (701 a 850 cm³) y C (851 a 1.150 cm³), mientras que la segunda a las categorías D (1.151 a 1.600 cm³) y E (más de 1.600 cm³). Para cubrir la distancia total las máquinas deberán girar 5 veces al circuito Nº 3 (3.934,11 m). Previamente habrá una competencia para automóviles de la Categoría A (hasta 700 cm³) sobre 15 vueltas al circuito Nº 5 (2.136,21 m). La competencia se iniciará a las 14. Contará con puntaje para el campeonato argentino. Los cuatro primeros obtendrán 3, 2, 1 y 0,5 puntos.



FOM - FOMENTO en RUFINO (15 de mayo): La "troupe" de la categoría Fomento Automovilista se trasladará a Rufino para disputar una interesante competencia con puntos para el campeonato argentino de la especialidad.

R - REGULARIDAD en LUJAN (15 de mayo): El Club Argentino de Regularidad organiza una interesante prueba de regularidad con puntaje para el campeonato porteño de la especialidad, con categoría única. La prueba se realizará desde la largada en Luján, dirigiéndose hasta Chivilcoy, Chacabuco y regreso a Luján. La partida se efectuará en la Ruta 7, frente al ACA Luján, a las 8.

R - REGULARIDAD en EL PALOMAR (15 de mayo): La Escuela Secundaria Nº 2, "Bernardino Rivadavia", de El Palomar organiza una competencia de regularidad bajo la fiscalización del Club Argentino de Regularidad, para tercera categoría. La larga se efectuará desde El Palomar y se viajará hasta Zárate, volviéndose al punto de partida que estará ubicado en la Av. Matienzo 660, El Palomar. La competencia se iniciará a las 8.

R - REGULARIDAD en BELLA VISTA (15 de mayo). Con la fiscalización del Club Argentino de Regularidad, LALCEC de General Sarmiento organiza una competencia para tercera categoría entre Bella Vista, Baradero y regreso. Se largará a las 8 desde Senador Morón 2069, en Bella Vista.

R - REGULARIDAD en BERNAL (15 de mayo): El Club de Leones de Bernal organiza una competencia para tercera categoría fiscalizada por el Club Argentino de Regularidad con recorrido entre Bernal, Lobos y regreso. La largada tendrá lugar en Nueve de Julio 345, en Bernal, a las 8.

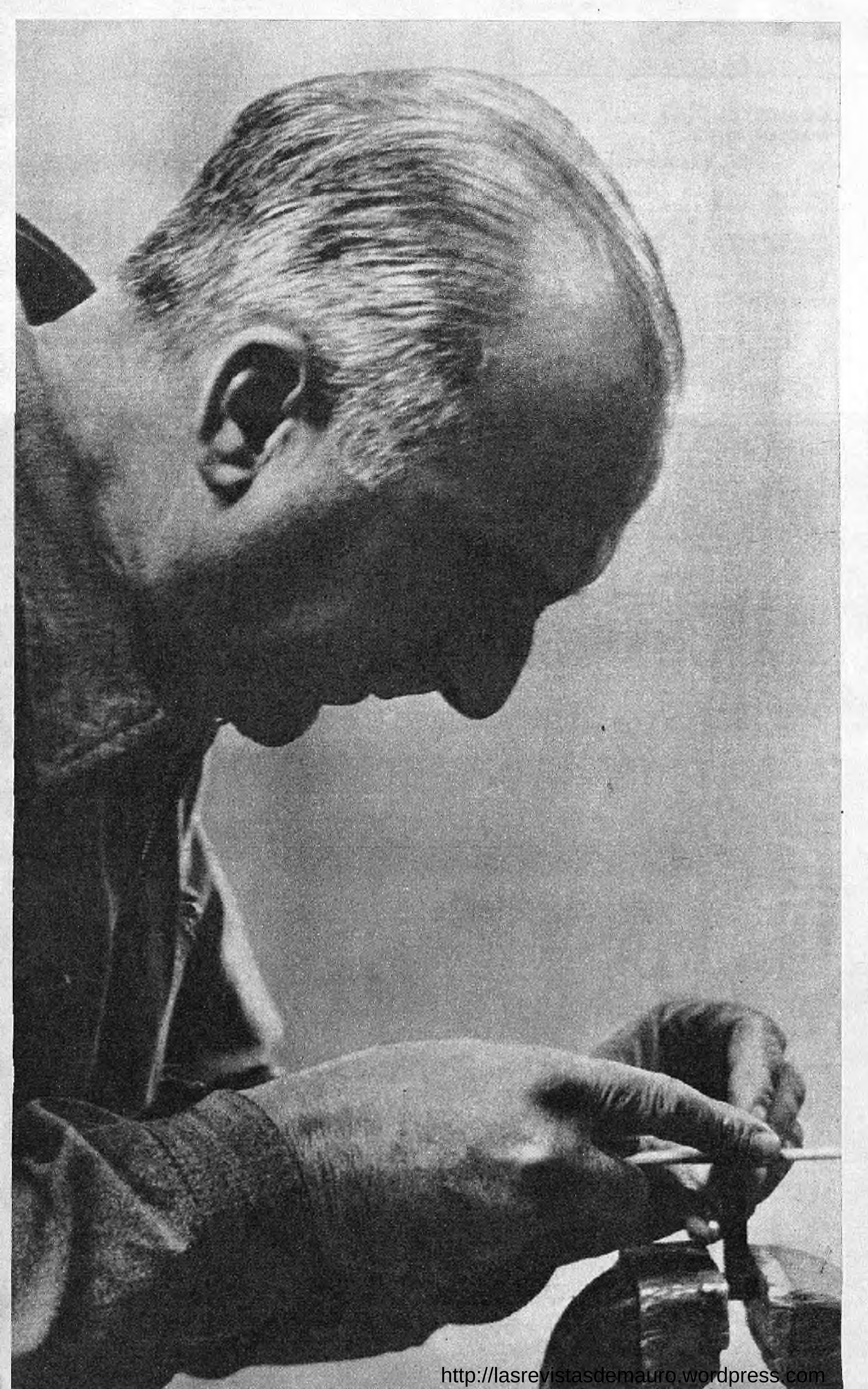
COMPETENCIAS INTERNACIONAES

F1: FORMULA UNO - F2: FORMULA DOS - S: SPORT GT: GRAN TURISMO y T TURISMO en SILVERSTONE (14 de mayo): Destacada reunión en Silverstone, en donde se encontrarán por segunda vez los Fórmula Uno de 3.000 cm³, sólo ocho días antes del Grand Prix de Mónaco. Adquiere especial interés la presentación de los automóviles ingleses que tratarán de defender los prestigios ganados desde 1958. Será una clásica reunión de sábado inglés con competencias para todas las categorías y la especial intervención de los mejores pilotos internacionales.

F2: FORMULA DOS - F3: FORMULA TRES - SP: SPORT PROTOTIPOS - S: SPORT - GT: GRAN TURISMO y T: TURISMO en PARIS (15 de mayo): En el autódromo de Monthléry, tendrá lugar el Grand Prix de París, en una competencia muy interesante con participación de los más brillantes conductores de Europa Continental.

TS: TURISMO DE SERIE y GT: GRAN TURISMO en AUSTRIA (12 al 15 de mayo): Con el Rallye Austríaco de los Alpes continuará el Campeonato Europeo de Rallyes. Esta es la quinta competencia del campeonato, pero al cuarta para los automóviles del Grupo Uno (Turismo de Serie) y tercera para los del Grupo Tres (Gran Turismo). En cada uno de los grupos se otorgarán 9, 6, 4, 3, 2 y 1 punto a los seis primeros clasificados. En cada caso al piloto y al navegante se le asignará la totalidad del puntaje. También se otorgarán puntos por la clasificación en cada una de las divisiones de los grupos, en caso de haber más de diez participantes por cada división. El puntaje será de 7, 5, 3, 2 y 1 punto para los cinco primeros en cada división. Las divisiones de Turismo de Serie, que son idénticas a las de Turismo, son la I (hasta 1.000 cm³), II (de 1.001 a 1.600 cm³), III (1.601 a 2.500 cm³) y IV (más de 2.500 cm³). En cuanto a las de Gran Turismo corresponden la División I (hasta .300 cm³), II (1.301 a 2.000 cm³) y III más de 2.000 cm³). La competencia tendrá cuatro días de duración, disputándose en su totalidad a través de los Alpes. El equipo Citroën tratará de repetir su hazaña de Montecarlo.

OLAVARRIA: EL PARA



Urgente: Emiliozzi promete alcanzar los 250 km/h y posiblemente correr en turismo mejorado con un Peugeot

Se habla poco en el taller de los hermanos Emiliozzi. El silbido del torno que enrosca virutas violáceas, calientes y el run-run de la sierra automática, se escuchan con más facilidad que los sonidos acolchados de Dante y Torcuato. Preocupados únicamente por su automóvil de carrera, solo cambian espaciadamente algún monosílabo y resisten serenamente cualquier otro tipo de relación con el mundo exterior. Los curiosos —permanentes— miran. Si pueden, se acercan y tocan.

Entre la morsa chica y la piedra esmeril, la voz aflautada de Dante Emiliozzi respondió sin alterarse a una pregunta insólita, armada para desarmarlo, disparada con la única intención de recibir un "NO" sólido y definitivo: "¿Correría en TM?"

—"Es una posibilidad; —afirmó Dante— como concesionarios Peugeot recibimos una propuesta de la fábrica. Insistieron en la última Convención y nos ofrecieron un 404 del equipo. Probablemente lo corramos alguna vez, pero enfrentamos un grave problema de tiempo y más que correrlo nos interesaría fiscalizar la preparación. En ese caso le confiaríamos el automóvil a un piloto joven que todavía no se haya consagrado."

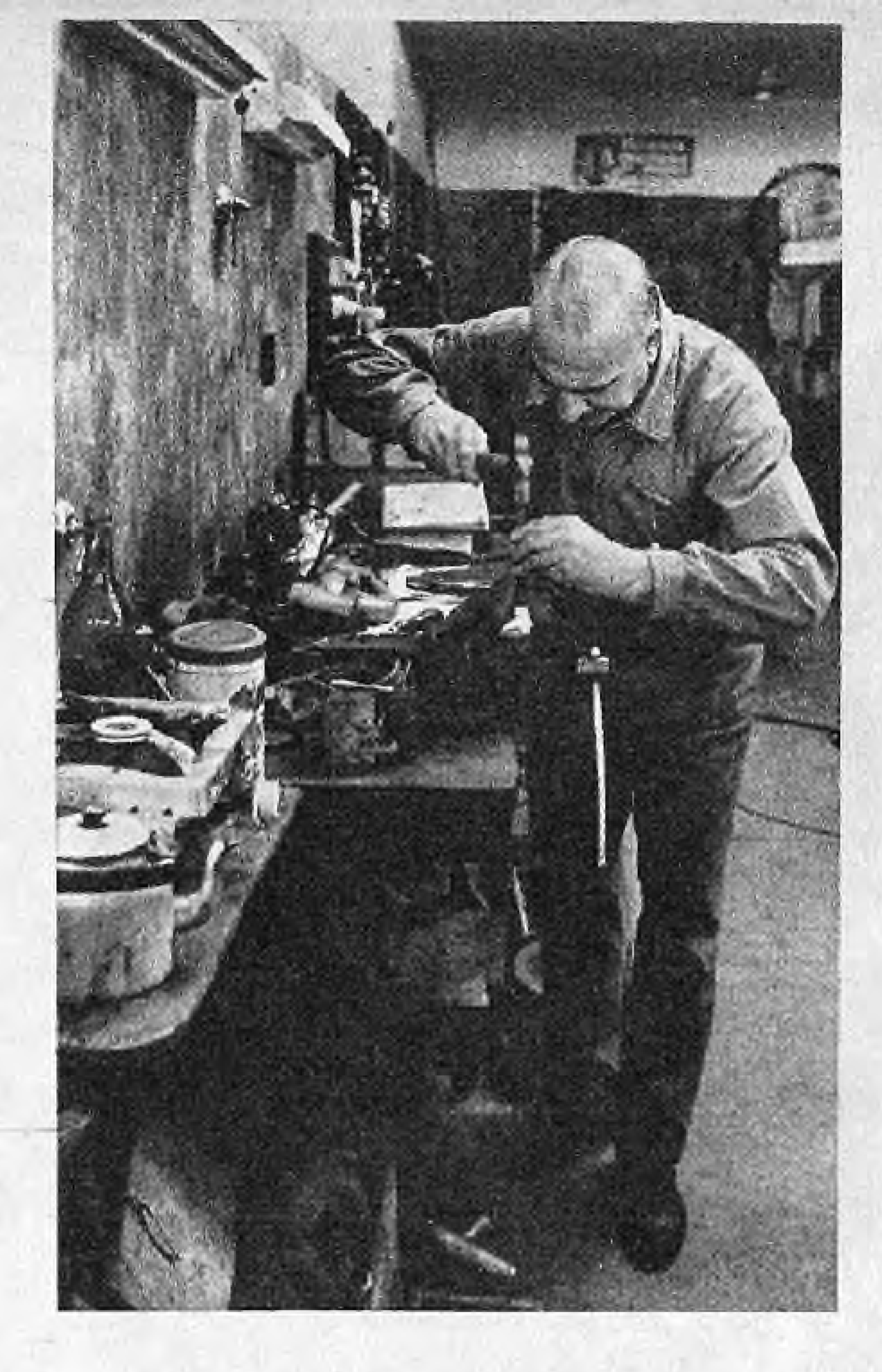
Los hermanos Emiliozzi tienen una sensibilidad muy especial para admitir los cambios y llegan hasta cualquier modificación por absoluta necesidad. Colocaron la caja de cuatro marchas cuando la de tres ya los disminuía. Instalaron frenos de disco cuando los tambores pasaron a la historia y aceptaron el F-100 recién cuando el Ford de válvulas laterales llegó al límite de sus posibilidades.

Cada elemento nuevo llega hasta los Emiliozzi lentamente. Lo experimentan, lo examinan, lo prueban. Recién entonces lo agregan a la lista de objetos minuciosamente instalados en su precisión de relojeros. Por eso, la nueva carrocería (casco 1940, chasis 1953 de suspensión delantera independiente) descansa hace seis meses en el taller de Olavarría mientras Dante y Torcuato vigilan hasta el mínimo detalle, adaptan todas las medidas y repasan con maniática prolijidad desde el primero al último tornillito.

—"Es cierto que proyectamos correr en

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ISO DE DANTE



el Autódromo con el nuevo auto —admite el cuádruple campeón— pero anteriormente ensayaremos en algún circuito carretero. Después de probar en San Nicolás o en Arrecifes, decidiremos en definitiva. Lo único que me preocupa es el estilo de los pisteros. Suben al pasto, cortan las curvas, cruzan sobre los cordones... Yo recuerdo que cuando corría en Ford-T, jamás —salvo algún derrape sin control— llevé por delante alguna de las banderitas que marcan la pista. En cambio había pilotos que entraban tres, cuatro, diez metros más allá del límite permitido... ¿Para qué? Las carreras se corren por la pista, no por el pasto..."

Dante Emiliozzi sólo se entiende por señas con su hermano Torcuato durante las carreras ("El F-100 hace demasiado ruido, por eso al auto nuevo le alargamos los escapes hasta la cola, buscando más silencio en la cabina"). Tampoco en la ruta bajan a la banquina. ¿Para qué ahorrar un segundo en cada curva si se corre el riesgo de arruinar una cubierta?

MI ESTILO DE CARRERA

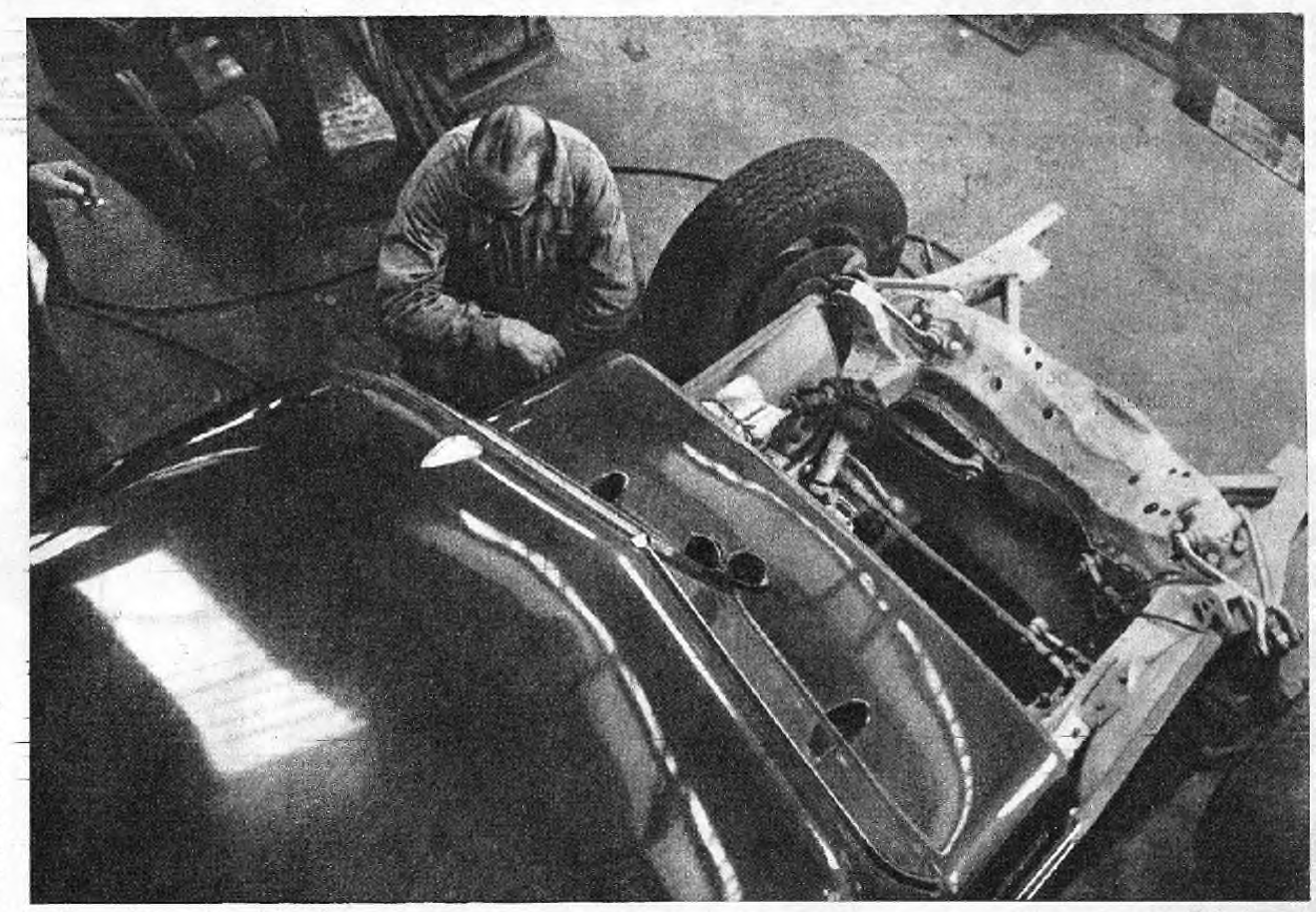
El mismo Dante explicó a Corsa su estilo de confeccionar triunfos y campeonatos: "Jamás corremos contra nadie. El día anterior a la carrera recorremos el circuito en un auto de paseo, anotamos todas las dificultades y hacemos nuestro plan. En una palabra, corremos contra reloj. Nuestra única preocupación es disparar de entrada para acumular de dos a tres minutos de ventaja que nos pongan a cubierto si los tenemos que utilizar cambiando una goma... Así, en el último Gran Premio salimos al frente y en la montaña no necesitamos andar más rápido que a tren de paseo."

La montaña no le ofrece ninguna variante del placer: "Parecería que no se llega nunca. Para recorrer 80 kilómetros a veces hace falta una hora y media. En cambio, sobre el pavimento veloz, 80 kilómetros *se hacen* en 25 minutos."

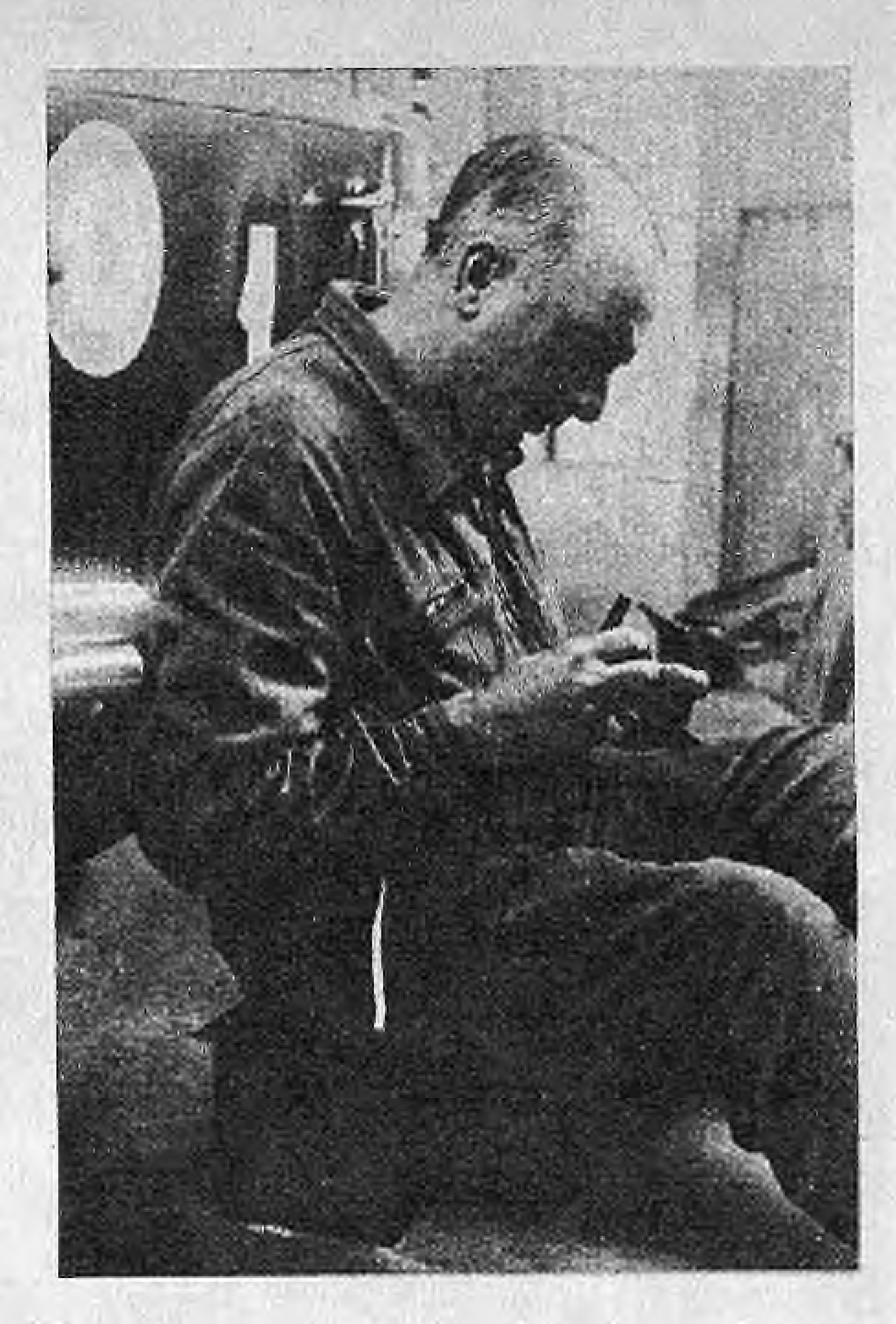
Dante Emiliozzi piensa que en la montaña solo puede andar fuerte el que tenga bien memorizado cada tramo: "Uno no sabe cuando se le va a *cerrar una curva* y lógicamente hay que estar prevenido. Claro que yendo con cierta tranquilidad y ventaja, lo único que realmente hace falta es tener un auto que no levante temperatura y que tire bien de abajo.

Sobre la palanca de cambios de la anciana "galera", los hermanos Emiliozzi han montado un acelerador de mano. Lo usan a veces en las rectas largas para descansar el pie derecho, firmemente aplastado contra la tabla. Sin embargo, Dante reconoció a PARABRISAS CORSA que le resulta muy útil en los rebajes cuando tiene un zapato sobre el embrague y otro sobre el freno.

Todos esos pequeños detalles —sumados— les dieron cuatro Campeonatos Argentinos. Un observador medianamente apto para recibir sensaciones mecánicas determinará sin dificultades que en Olavarría jamás se cocinó ningún secreto especial. Viendo trabajar a los hermanos Emiliozzi resulta demasiado evidente que su único y gran descubrimiento es el concienzudo repaso de todos los elementos, partículas y moléculas del automóvil. Por esa causatodavía no salió a beber vientos el nuevo TC rojo y azul. La →



Esta es la nueva versión de la "galera"; nótese la suspensión delantera independiente. El coche aún no está listo y es muy difícil que corran con él en Venado Tuerto; los fans tendrán que esperar un mes más para verlo funcionar.



EMILIOZZI

semana pasada, Dante y Torcuato modificaban detenidamente la pedalera y estudiaban con aplicación la posición de manejo.

VENADO TUERTO EN GALERA

"No correrá en Venado Tuerto —aseguró Torcuato a CORSA— allí reapareceremos, pero con el auto viejo. Recién cuando esté totalmente en orden de marcha, nos decidiremos a colocarle el motor y salir." La vieja diligencia —alta, monstruosa, impasible— puede moverse a 240 km/h y la línea más o menos perfilada del nuevo vehículo autoriza a nombrar nuevas cifras: entre las máquinas del taller de los hermanos Emiliozzi ya se habla de 250 kilómetros por hora.

De todas maneras, Dante no aventura la posibilidad de convertirse en Campeón por quinta vez consecutiva. "Este año, más que nunca, el Gran Premio decidirá el Campeonato". No tiene piloto preferido y cuando hacía sus primeras armas bohemias sobre legendarios Ford-A o Fiat 519, tampoco dedicaba especial atención a ningún ídolo. Pulir válvulas y regular carburadores siempre le resultó mucho más emocionante.

En la vida de los Emiliozzi es muy clara la preferencia por el diálogo con las herramientas. En determinado momento los hombres sólo aparecen como instrumentos que las utilizan, a lo sumo como un complejo meccano que puede convertirse en un orfebre o en un artesano, quizá como otra herramienta mucho más difícil de entender. "Todos los pilotos son iguales —opinó Dante Emiliozzi— los buenos y los malos están separados por el auto que tienen. El que tiene velocidad, gana carreras. Eso es todo." No se entusiasmaría si Froilán González lo invitara a dar una vuelta en el Chevy ("Un lindo autito") y no gastaría alguna docena de horas construyendo un TC del tipo Gran Turismo.

Dante y Torcuato han firmado miles de autógrafos. Sienten que sus admiradores los reconocen en cualquier parte y no les molesta contestar pacientemente sus preguntas, excepto después de los abandonos. El mismo respeto de los entusiastas es el de sus competidores. "Si hasta creo que los que corren Chevrolet hablan más conmigo que los que corren Ford", aseguró Dante.

SU MEJOR TRIUNFO

La emoción del mejor triunfo tiene ya trece años. Los Emiliozzi guardan aún las satisfacciones de su primer carrera ganada en el TC, en la Vuelta de Chacabuco, 1953. Usan cinturón deseguridad porque los afirma mejor en el asiento y en las curvas no necesitan colgarse del volante ni apoyarse en el tablero.

PARABRISAS CORSA preguntó a Dante Emiliozzi si dejaría de correr y recibió una respuesta completa y segura:

"No. No dejaría las carreras sencillamente porque no estoy cansado de correr. De lo que sí estoy cansado es de estar dentro de este mameluco engrasado, de trabajar en el auto, de no tener sábados ni domingos..."

Después, uso la palabra "divertirme", hablando de carreras. Entonces entendió al trabajo como el precio de esa diversión y recordó con cierta melancolía que podría abandonar cómodamente el taller y sentarse sin dificultades frente a un escritorio de ejecutivo. El círculo se cerró de inmediato: "Pero ni mi hermano ni yo aceptaríamos que otro nos prepare el auto, de manera que seguiremos trabajando aunque nos fatiguemos."

Toda Olavarría vive pendiente de sus horas de insomnio. Silba el torno, ronca la sierra, muerde la fresa. A cada hora del día y la noche, los devotos fans renuevan la vigilancia mientras los ídolos trabajan.

Los curiosos miran. Los más osados, se acercan y tocan.

C. M. T.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LOEFFEL de punta a punta

Venció el domingo en el Autodromo. Segundo Marincovich, tercero Ricardo Peduzzi

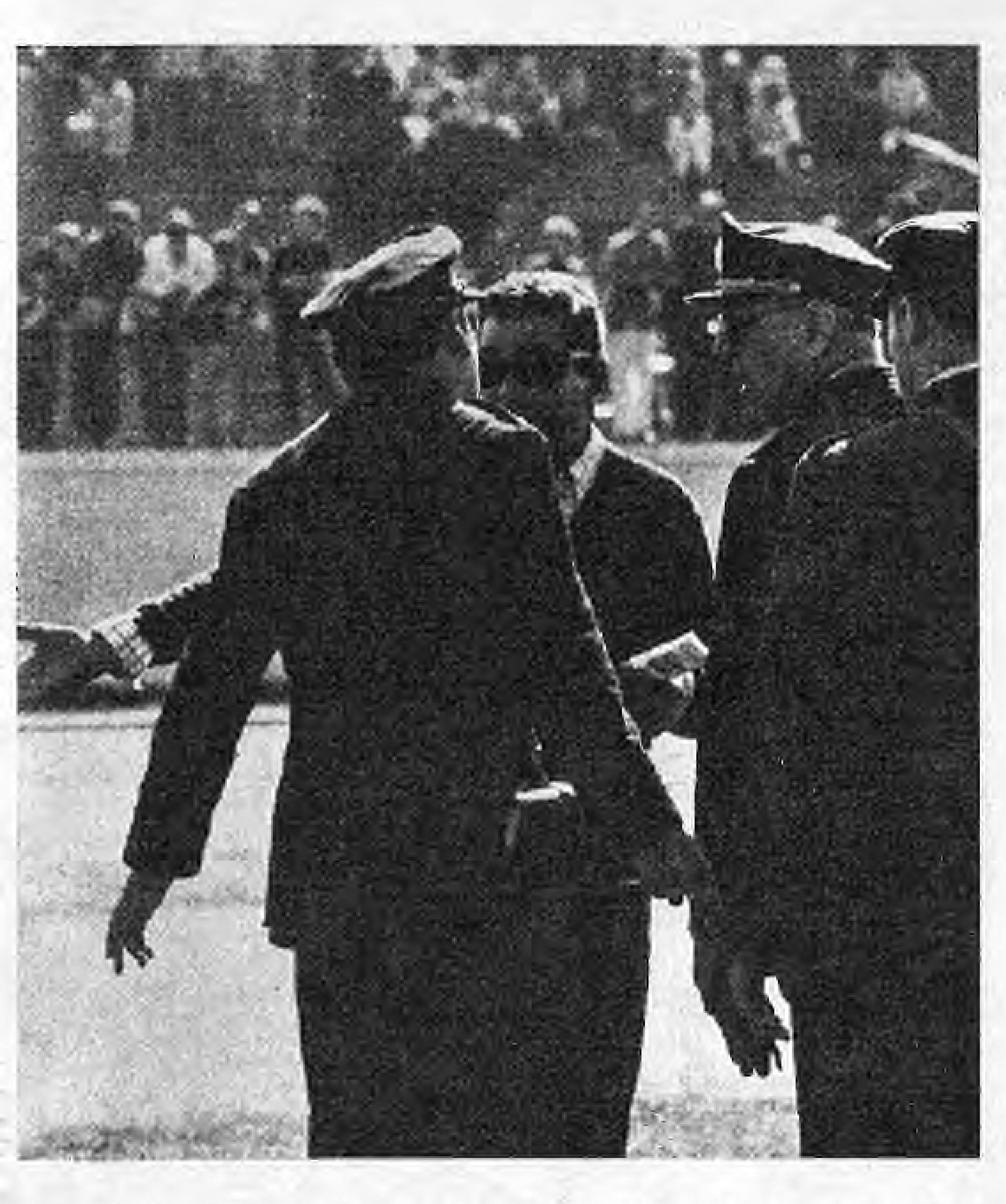
Crónica de CARLOS MARCELO THIERY



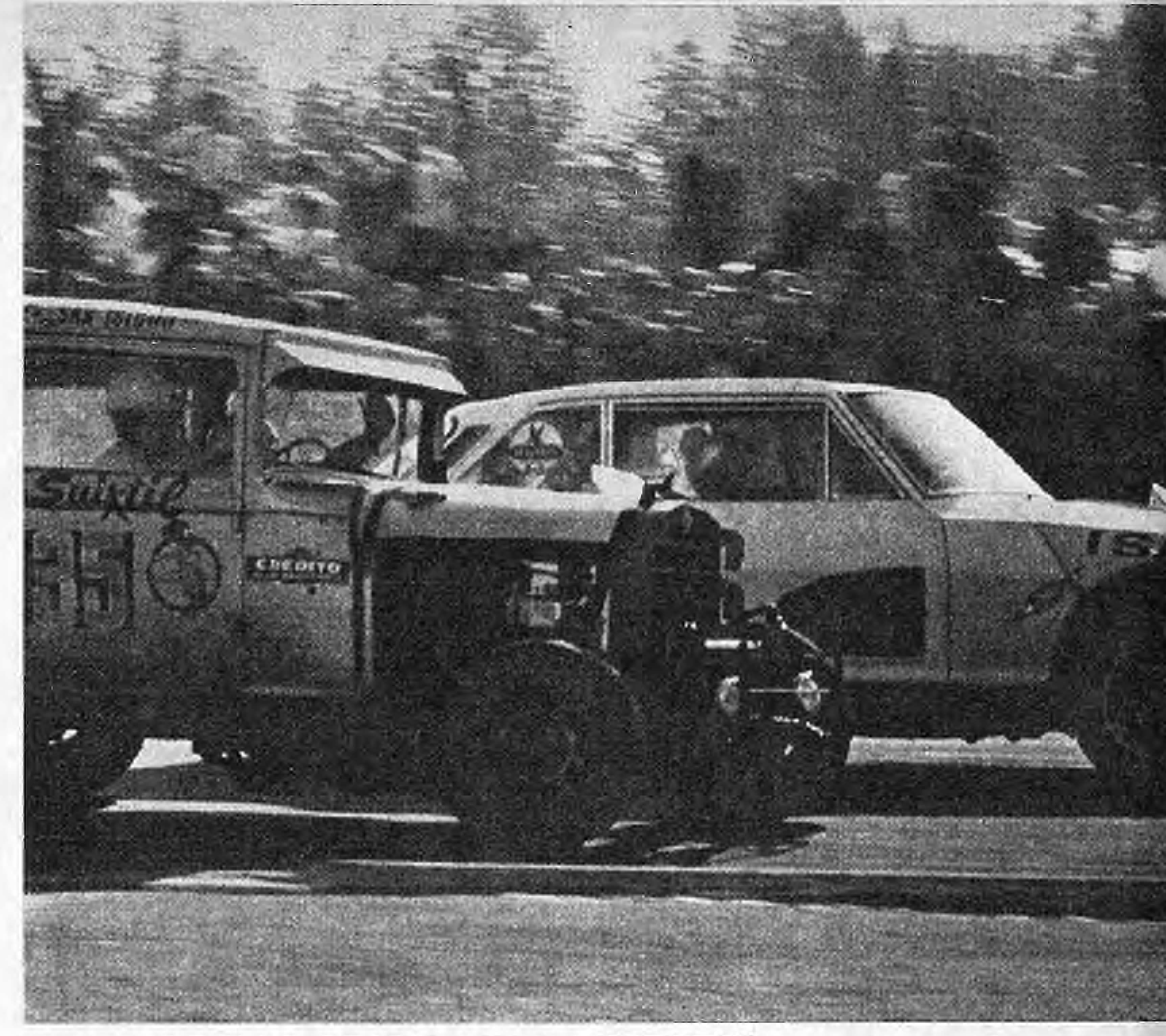
Después de pasearse con alguna frecuencia por el Autódromo, el Turismo de Carretera nos ha mostrado su excelente apetito de progresar. La pista afina la sensibilidad de los pilotos y condimenta la imaginación de los mecánicos. Enseña, refina y madura.

Cuando Jorge Cupeiro vuelva de Europa encontrará su viejo récord de 1 minuto 19 segundos, corrido a 1' 17" 1/10 por Carlos Marincovich. El joven piloto arrecifeño, que una semana atrás había marcado la mejor vuelta de clasificación en 1' 18" 8/10, esta vez tuvo que afinar más cuidadosamente la punta al lápiz y recortar 1 segundo y siete décimas para conseguir el mejor puesto en la largada. ("Bamse" hizo 1' 17" 6/10, Facchini 1' 19" 6/10 y Galbato 1' 19" 8/10). Ese tiempo de 1' 17" 1/10, que automáticamente queda como récord oficial del circuito 1 para la categoría, puede asimilarse como una consecuencia de la evolución: de una semana a la otra todo el mundo bajó su tiempo, y ese desplazamiento general hacia la urgencia presionó contra la marca anterior de Marincovich, que solo andando más rápido pudo asegurarse el lugar preferencial de salida. Es muy probable que ni el piloto ni el auto hayan llegado al límite porque quizá el Chevy pueda redondear el minuto quince segundos con poco esfuerzo, pero lo realmente notable de todo esto es la mejoría casi absoluta de los tiempos de clasificación.

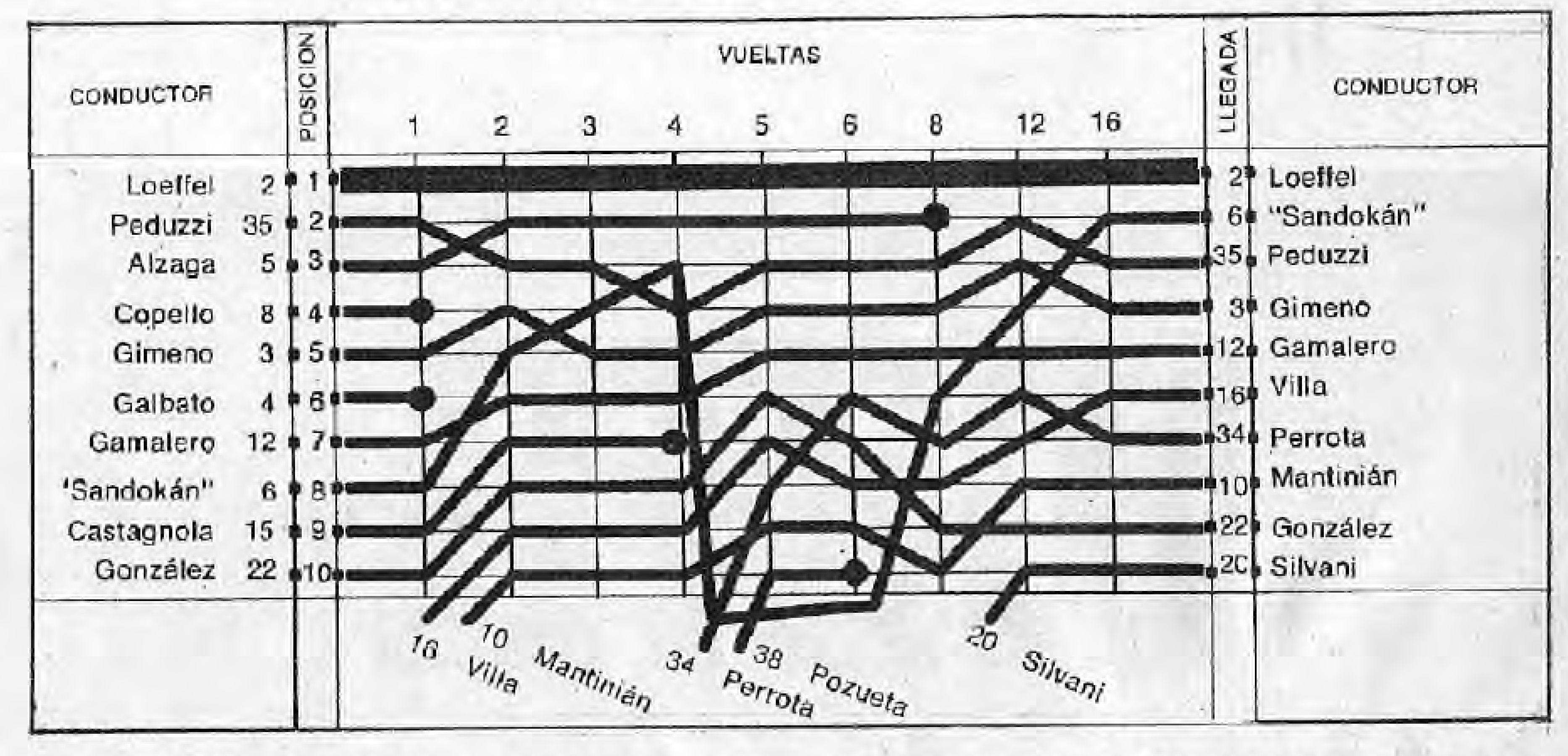
Es cierto que los registros del sábado fueron muy buenos con la inestimable colaboración del vientito de cola que soplaba en la recta más larga del circuito, pero la ayuda del viento no sirve para mucho si no se la sabe administrar a través de la multiplicación. Esto nos demuestra que se han comenzado a estudiar seriamente todas las circunstancias que hacen al mejoramiento de las marcas. Por de pronto, ya se especula con la distribución de peso sobre los dos ejes, las suspensiones se piensan de ma- →



La "poli" fue severa, demasiado severa. Una cosa es poner orden, otra dificultar la tarea de periodistas y fotógrafos.



DESARROLLO GRAFICO DE LA CARRERA



nera que se cumpla la idea de mantener las ruedas verticales al piso y —fundamentalmente— se ha descubierto en el TC la conveniencia de utilizar neumáticos con mayor sección y apoyo. Por ejemplo, Loeffel y Di Palma cambiaron por las ruedas de gran balón y de hecho disminuyeron el número de cosas raras en cada curva. Conclusión elemental: la mejora mecánica, el estudio y la proyección de la experiencia consiguen bajar los tiempos que es como decir "manejar mejor". Hay más, sin embargo: A toda esta evolución heredada directamente del automóvil racionalizado debe sumarse el pulimento que se consigue dando vueltas en el Autódromo durante dos semanas seguidas. Y, a fe que el Autódromo enseña... La falta de árboles y obstáculos en la pista (que tantas cosas perdona) significa también falta de elementos que pueden tomarse como referencia para cortar la aceleración, hacer el rebaje, comenzar a frenar e impostarse para enfrentar la curva y eso es lo que enseña.

La carrera del domingo nos mostró —además— que poco a poco desaparecen esas empanadas malditas que no levantan más de 160 a fondo y que lejos de ofrecerles alguna posibilidad a sus pilotos, les quitan inclusive el placer de divertirse un rato. Todo eso es el progreso y aleluya.

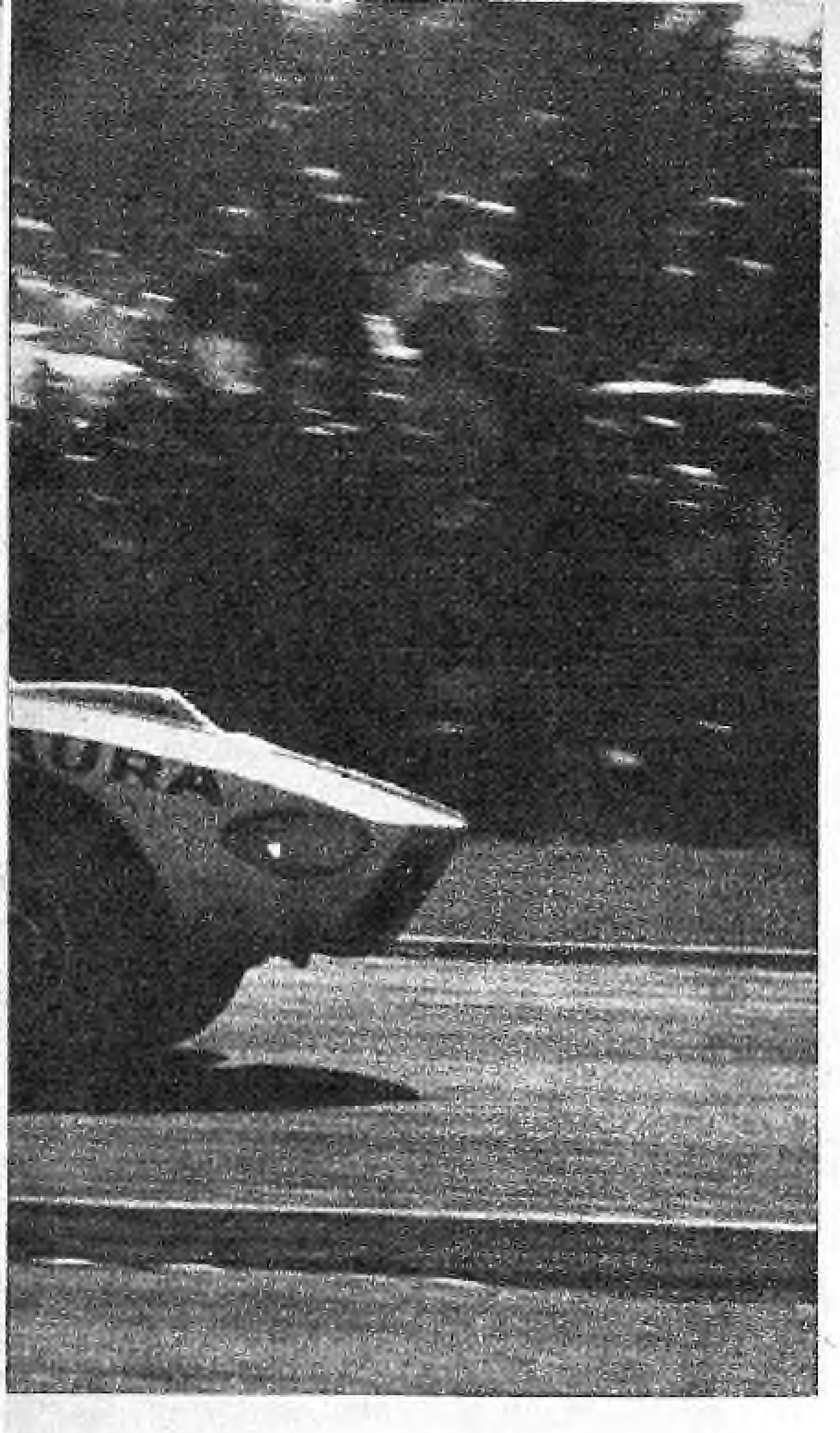
En la primera serie Loeffel y Alzaga quedaron separados por solo seis segundos. Uno con gomas tipo Indianápolis y caja revisada en la semana. Otro con un Falcon oficial que indudablemente está muy evolucionado, no sólo en el motor sino también en su suspensión. Esos seis segundos no reflejan en realidad el cómodo desplazamiento de Loeffel que usó con bastante criterio los 1000 cm³ de ventaja que otorga el Ford. A Rodolfo Alzaga no le bastó conducir maravillosamente bien ni aplicar su genial sentido del límite, pero alentado por el hecho de saber que el Falcon no se rompe desde hace mucho —Gálvez se lo dijo a todos— no pudo menos que tirarse a fondo. Eduardo Copello escribió otra página de la historia del autito blanco colocando tercero al Renault de 1050 cm³, con marcas muy interesantes, avecinadas al 1m 21s para la vuelta. El chileno Joaquín Perrota consiguió el cuarto puesto con la empanada Chevrolet ex-J. A. Pena y afirmando en el correcto uso de su caja Corvette su victoria sobre J. Villa con la empanada Ford ex-Sergio. Salto (sexto), que anda mucho más rápido que su Ford, y Miguel Angel Galluzzi (séptimo) a bordo de un insólito —para la tribuna— Mini-Cooper, dieron durante las doce vueltas el mejor espectáculo de la batería. En el camino se había quedado Facchini con problemas de lubricación en el veloz F-100, y el Chevy rompió una maza entre la segunda y la tercer vuelta y poniendo nuevamente de moda en el box de los Bellavigna la palabra "fatiga de materiales".

La segunda largada soltó a una horda ruidosa y agresiva. Hugo Gimeno practicó su venerable costumbre de picar al frente, seguido por Peduzzi con el "cuadrado", Di Palma con el Chevrolet-Valiant, "Bamse" con el Ford a inyectores y Carmelo Galbato con frenos de disco ("son fenómenos") y un flamante puente trasero de Pontiac Catalina que solucionó el problema crítico del diferencial que se rompía. A las tres vueltas "Bamse" había pasado al frente con Di Palma a la cola. Gimeno conservaba el tercer puesto exprimiendo al máximo las aún modestas posibilidades del motor Valiant, Peduzzi viajaba en cuarto lugar y Galbato, muy largo de multiplicación (gomas 700 x 16) mostraba desde el quinto puesto que puede manejar muy bien aún sin pelear la punta. La regla de cálculo no abandona el bolsillo de "Bamse", y su propietario —no caben dudas— es un excelente proyectista y constructor (muchos pilotos ya usan la caja de velocidades que fabrica). A su F-100 equipado con inyectores solo le falta durar una carrera y la obra será casi completa, pero como piloto-piloto Di Palma está más templado y lo superó a media carrera, precisamente cuando "Bamse" hizo un trompo en la horquilla al no poder enganchar la segunda. Dos vueltas después, se pasó de régimen sobre una mancha de aceite y cortó bielas. Entonces Di Palma, mucho más sensato que otras veces ganó la serie sin gran oposición a Ricardo Peduzzi, que en ningún momento pareció tener la riqueza y el brillo del sábado 30. Tercero quedó Gimeno, cuarto Galbato y quinto Pauloni.

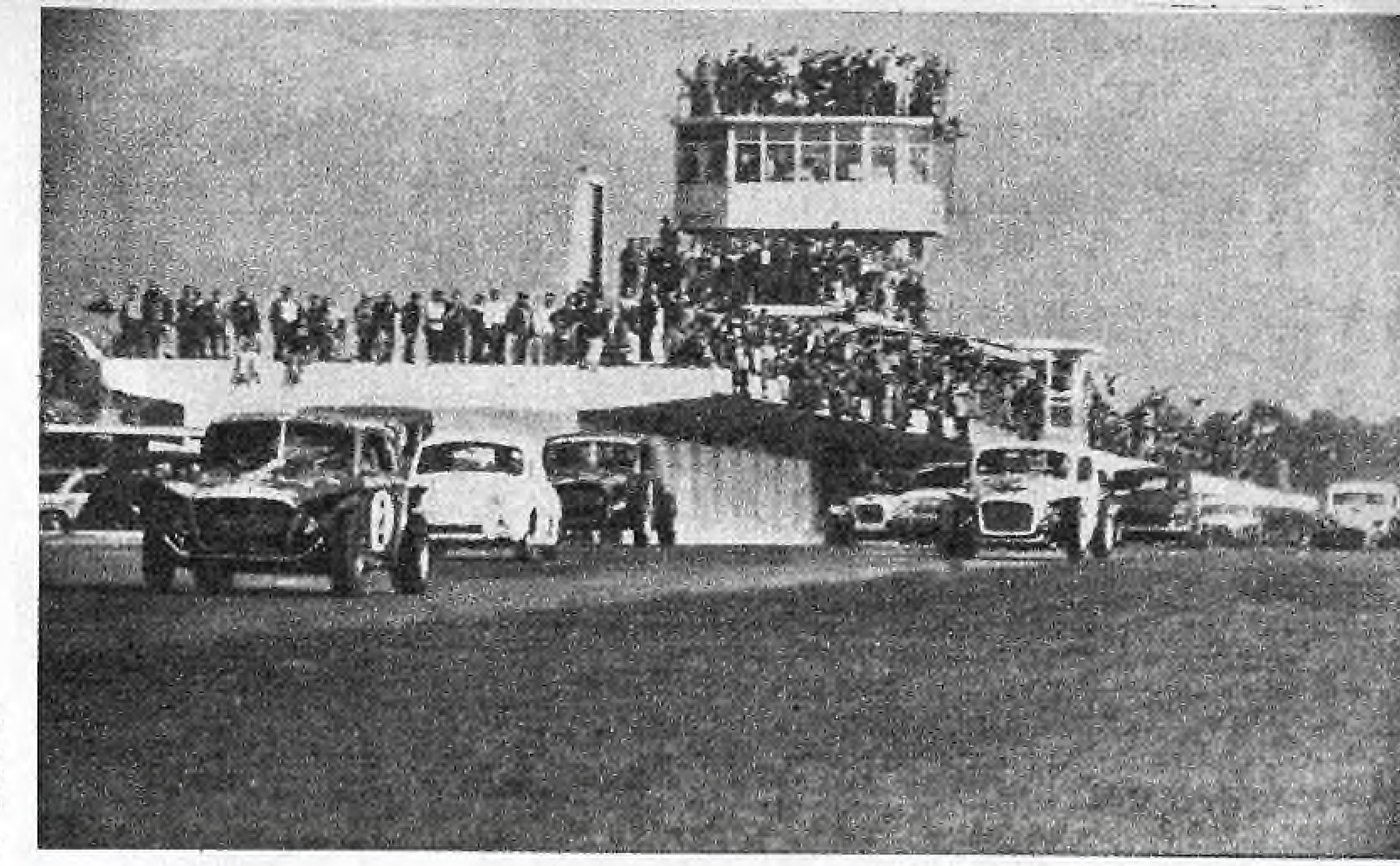
El repechaje tuvo la importancia de clasificar al Chevy, que llevaba como copiloto a Mario Tarducci. Durante estas seis vueltas sin gran trascendencia Facchini rompió una vez más la bomba recuperadora de su sistema de cárter seco.

La largada de la final —confusa y poco clara— fue un pequeño desastre que confundió a muchos y benefició a pocos. Ya en el desarrollo de la prueba y antes de dos vueltas Copello abandonó al desprendérsele la varilla que comanda la caja de velocidades, Galbato se quedó con el embrague pe-

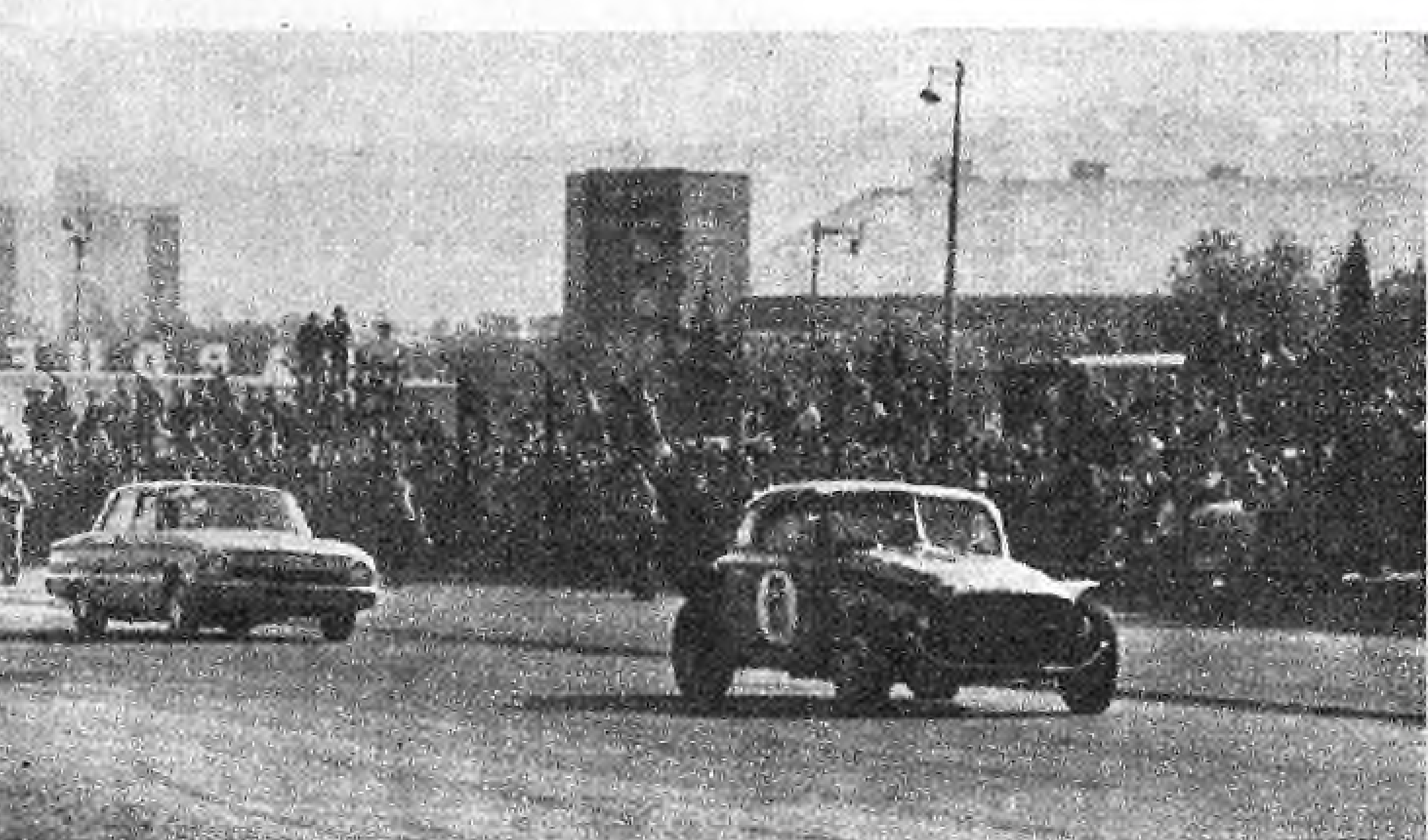
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Contraste y gran lucha. El acompañante de Peduzzi sostiene el parabrisas, pronto a astillarse. Marincovich corrió de atrás y llegó segundo.



Se larga la final. Loeffel en punta. Lo sigue Copello; una falla pequeña anuló al pequeño.



Un carrerón fue el de Alzaga, en persecución de Loeffel. El esfuerzo despanzurró al Falcon.

CAMPEONATO ARGENTINO DE TURISMO CARRETERA

1º	Emiliozzi, Dante	24
2º	Casá, Eduardo	21
3º	Galbato, Carmelo	15
4º	Menditeguy, Carlos	13
5º	Di Palma, Luis R.	12,5
6º	de Alzaga, Rodolfo	12
7º	Tarducci, Mario	10
8º	Cupeiro, Jorge	9
8º	Malnatti, César	9
10º	Peduzzi, Ricardo	6
11º	Marincovich, Carlos	5
12º	Loeffel, Carlos	4
13º	Gimeno, Hugo A.	3,5
14º	Rodríguez, Erverto	3
14º	Rodríguez, Raúl O.	3
16º	Perrota, Joaquín	2
17º	Ciani, Marcos	1
17º	Dana, Humberto	1
17º	Galluzzo, Vicente	1
17º	Polinori, Norberto	1
17º	Salto, Carlos Luis	1
17º	Sanmartino, Héctor	1
17º	Urruti, Federico	1

SEXTA COMPETENCIA FUERTE ENSENADA DE BARRAGAN

PREMIO SANTIAGO LUJAN SAIGOS

Circuito Nº 1 Autódromo de Buenos Aires - 8/5/66

CLASIFICACION

Primera Serie

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vueltas
1º	2	Loeffel, Carlos	Chevrolet Super	16m 16s 8	12
2º	5	de Alzaga, Rodolfo	Ford Falcon	16m 22s 1	12
3º	8	Copello, Eduardo	Renault Gordini	17m 07s 2	12
4º	34	Perrota, Joaquín	Chevrolet Apache	17m 10s 6	12
5º	16	Villa, Jaime	Ford 59 AB	17m 20s 8	12
6º	43	Salto, Carlos Luis	Ford 59 AB	17m 40s 3	12
7º	13	Galluzzi, Miguel Angel	Austin-Cooper S	17m 40s 6	12
8º	14	Villegas, Adrián	Ford 59 AB	16m 29s 8	11
9º	41	Corti, Osvaldo	Chevrolet Apache	16m 52s 3	11
10º	20	Silvani, Mario	Chevrolet Apache	16m 54s 8	11

PROMEDIO DEL GANADOR: 138,849 km/h.

RECORD DE VUELTA: Carlos Loeffel, en la quinta: 1m 19s 5, a un promedio de 142,168 km/h.

NO SE CLASIFICARON PARA LA FINAL: 6, "Sandokán"; 39, Pablo Facchini; 33, Ernesto Santamarina; 36, Cesáreo Castaño; 9, Nello Marsilli; 29, Vicente Conejero y 48, Vicente Formisano.

Segunda Serie

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vueltas
1º	42	Di Palma, Luis Rubén	Chevrolet-Valiant	16m 49s 3	12
2º	35	Peduzzi, Ricardo	Chevrolet Apache	17m 03s 9	12
3º	3	Gimeno, Hugo Armando	De Soto-Valiant	17m 10s 3	12
4º	4	Galbato, Carmelo	Ford F-100	17m 13s 8	12
5º	21	Pascuali, Norberto	Chevrolet Apache	17m 32s 0	12
6º	12	Gamalero, Remo	Ford 59 AB	17m 46s 6	12
7º	38	Pozueta, Héctor	Chevrolet Apache	17m 48s 6	12
8º	15	Castagnola, Carlos	Ford F-100	17m 55s	12
9º	10	Mantinián, Manuel	Chevrolet Apache	18m 02s 1	12
10º	11	Tortone, Elpidio	Chevrolet Apache	18m 03s 5	12

PROMEDIO DEL GANADOR: 134,392 km/h.

RECORD DE VUELTA: "Bamse", en la segunda: 1m 20s 2, a un promedio de 140,927 km/h.

NO SE CLASIFICARON PARA LA FINAL: 7, "Bamse"; 22, Santiago J. González; 26, Federico Urruti; 23, Edgardo Boschi; 46, Norberto Pauloni; 49, Rafael Galtero; 25, José Cecchi; 27, Alberto Soulet, y 40, Héctor Marcellino.

Repechaje

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vueltas
1º	6	"Sandokán"	Chevy II-Super	8m 50s 9	6
2º	22	González, Santiago Julio	Ford F-100	8m 59s 7	6
3º	23	Boschi, Edgardo	Austin-Cooper S	9m 23s	6
4º	25	Cecchi, José	Chevrolet Apache	9m 32s 7	6

PROMEDIO DEL GANADOR: 130,663 km/h.

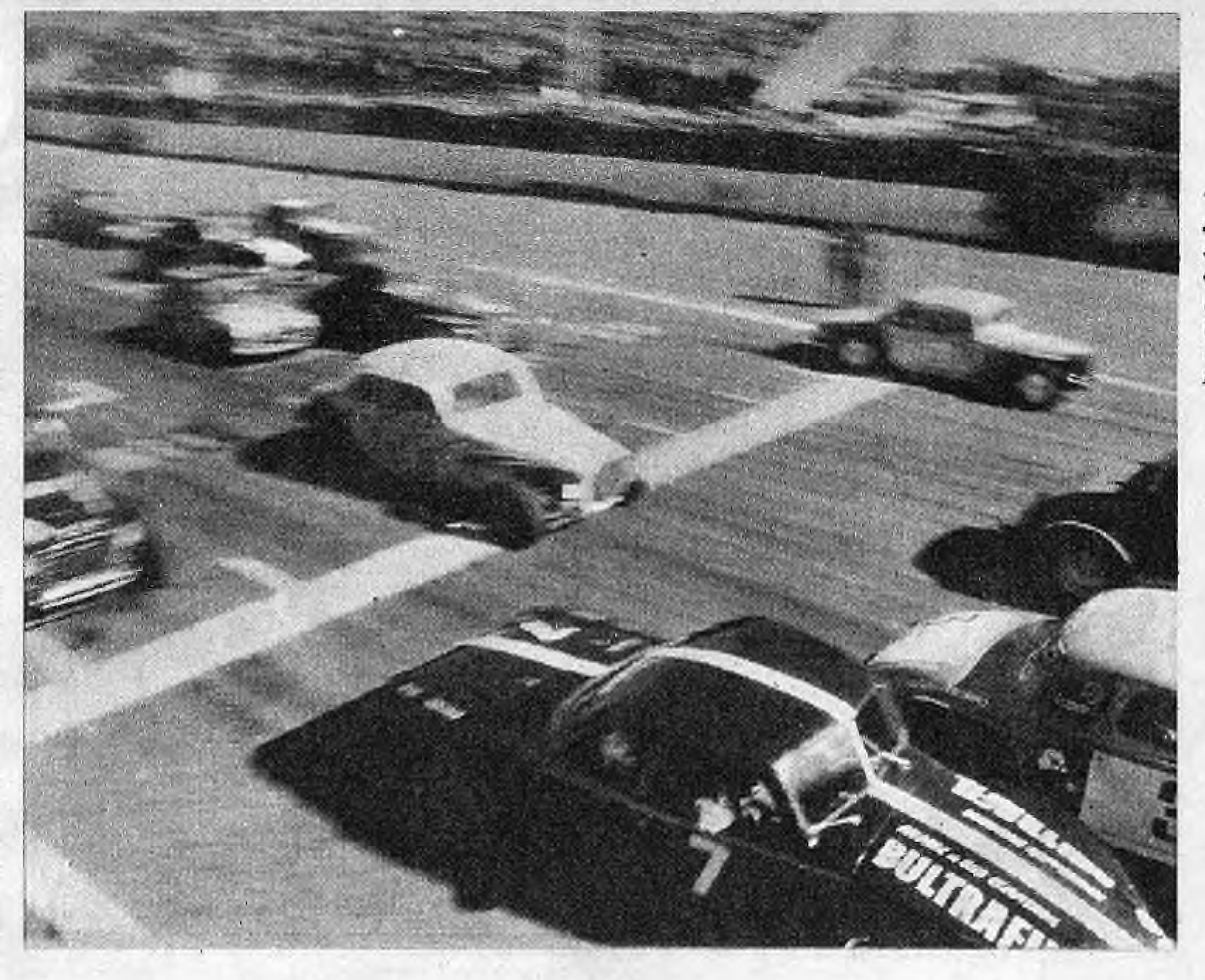
RECORD DE VUELTA: "Sandokán", en la cuarta: 1m24s7.

Final

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vueltas
1º	2	Loeffel, Carlos	Chevrolet-Super	27m 37s 5	20
2º	6	"Sandokán"	Chevy II-Super	28m 01s 2	20
3º	35	Peduzzi, Ricardo	Chevrolet Apache	28m 09s 7	20
4º	3	Gimeno, Hugo Armando	De Soto-Valiant	28m 33s 3	20
5º	12	Gamalero, Remo	Ford 59 AB	28m 58s 3	20
6º	16	Villa, Jaime	Ford 59 AB	27m 45s 6	19
7º	34	Perrota, Joaquín	Chevrolet Apache	27m 46s 5	19
8º	10	Mantinián, Manuel	Chevrolet Apache	27m 50s 8	19
9º	22	González, Santiago Julio	Ford F-100	28m 27s 2	19
10º	20	Silvani, Mario	Ford 59 AB	28m 59s 8	19
11º	23	Boschi, Edgardo	Austin Cooper S	27m 38s 9	18
12º	42	Di Palma, Luis Rubén	Chevrolet-Valiant	28m 14s 9	18
13º	25	Cecchi, José	Chevrolet Apache	28m 37s 6	18
14º	43	Salto, Carlos L.	Ford 59 AB	27m 59s 9	14

PROMEDIO DEL GANADOR: 136,337 km/h.

RECORD DE VUELTA: 6, "Sandokán", en la cuarta: 1m18s3, a un promedio de 144,347 km/h.



"Bamse", veloz, atropellador, anduvo más rápido que su motor. Hubo una biela rebelde. La foto corresponde a la largada de la serie.

gado después de acortar la multiplicación con gomas de 6.50 x 16 y renunció Di Palma luego de detenerse 2m 30s en el box para solucionar problemas de alimentación.

Por su parte el Chevy a poco de andar bajó ahsta los últimos puestos (ver gráfico) porque la maniobra de reposición de la maza fue aparentemente incompleta y el auto no podía casi doblar.

Toda esta lista de borrados desnutrió el lote de posibles postulantes al Premio "Santiago L. Saigós" y dejó la punta a Loeffel y Alzaga, separados hasta la quinta vuelta por menos de un segundo. El motor del Falcon terminó por romperse —lógicamente— pero la aventura de hostigarlo a Loeffel con un litro menos de cilindrada estaba muy bien pensada, sobre todo porque al Falcon lo manejaba Alzaga. Desde luego, conservando, se hubiera clasificado segundo sin mayores problemas, pero cuando dos autos corren tan cerca, en cualquier momento el puntero puede perder de 10 a 15 segundos en un trompo y después quitenle lo bailado al FF. A partir del abandono de Alzaga, el box lo colocó a Loeffel en los alrededores del minuto y veinticinco segundos para la vuelta, lejos de Peduzzi que en ningún momento saltó el 1m 26s y fracción, y a total cubierto del Chevy que al no haber oposición recuperaba puestos, pero a medio minuto de diferencia. En esa labor, Marincovich estableció el récord en carrera de 1m 18s 6 que le acreditaron los $ 25.000 girados por PARABRISAS CORSA para la vuelta más veloz del día.

Loeffel, de estilo fuerte, parejo y meduloso, ganó en el Autódromo que le prohibieron durante tanto tiempo y con la satisfacción que es de imaginarse, mientras el Chevy se izaba hasta el segundo puesto trepando sobre Peduzzi que el domingo por rara casualidad no puso de pie a las tribunas. Gimeno consiguió el cuarto puesto a base de regularidad y Remo Gamalero colocó quinto al primer Ford (de válvulas laterales). Jaime Villa —sexto— se tomó su divertida revancha sobre Joaquín Perrota —séptimo— reverdeciendo el duelo a cara e'perro que las dos empanadas sostuvieron durante la primera serie.

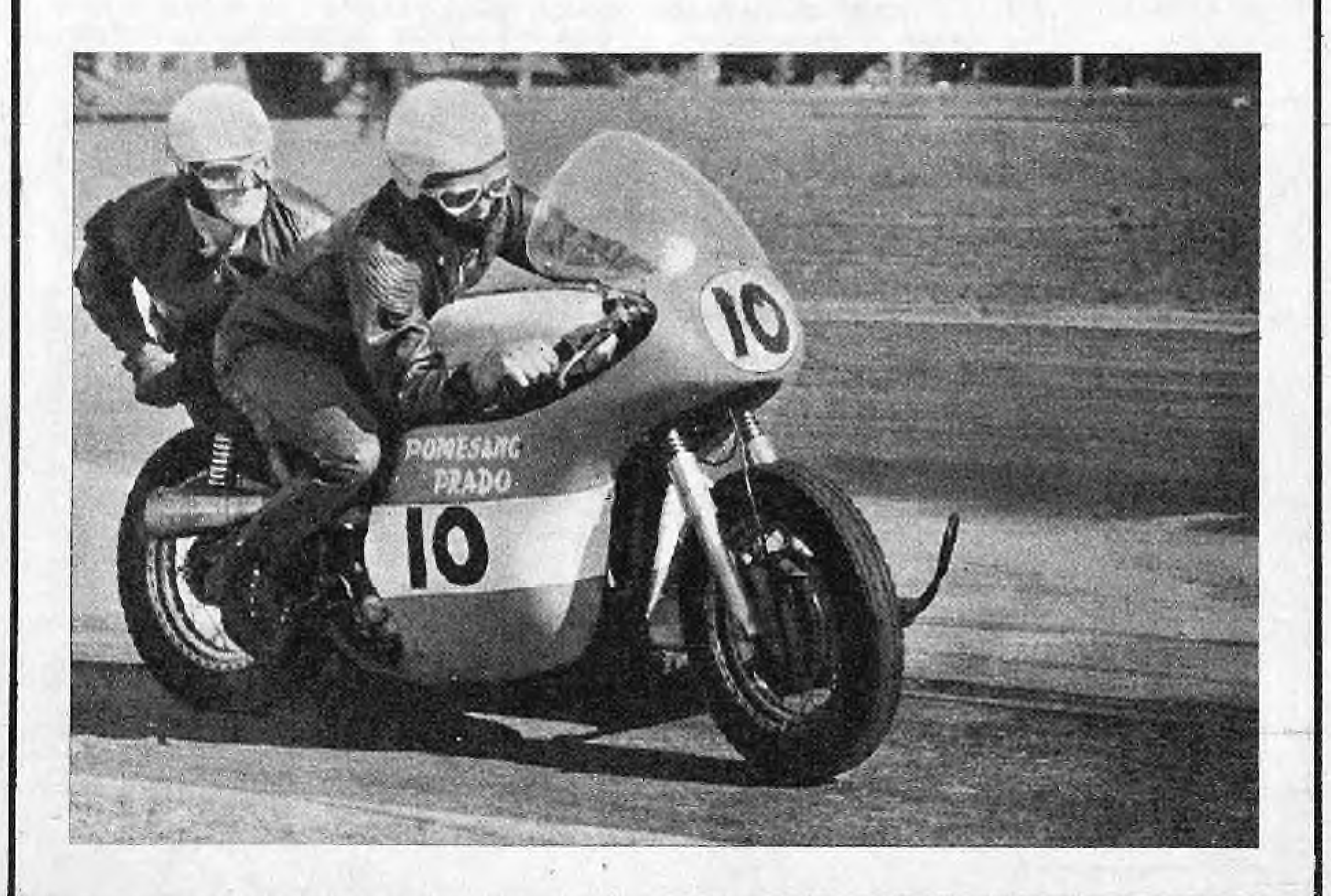
El Club Alumni Ensenadense condujo el espectáculo con eficiencia y ciertamente no pueden hacérsele reparos. La fiesta se cerró con un postre violento, servido por el Comisario Deportivo al no permitir la entrada del periodismo al Parque Cerrado. La actitud del Capitán Giavedoni firmó con un disgusto la fiesta brillante del domingo.

El 15 reaparece Emiliozzi en Venado Tuerto. Como promesa es suficiente ...

LA FAMILIA POMESANO

En dos series de seis vueltas se realizó una competencia de Sidecars 500 cm³ Fórmula Internacional, que se disputó en el circuito Nº 10, cuyo recorrido consta de 2625,1 m. En ambas favoreció la conducción de los hermanos Pomesano que se adueñaron de los dos primeros lugares en cada una de las series. Pomesano - Quaremba ganó la primera a un promedio de 99,038 km/h. En la segunda la victoria correspondió a Pomesano - Prado (foto), que resultó ganador por suma de tiempos. Damos a continuación la clasificación final de la competencia:

POS.	Nº	CONDUCTOR-"PAQUETE"		TIEMPO	VTAS.
1º	10	A. Pomesano - A.Prado	Norton	18m 46s 4	12
2º	2	A. E. Pomesano - J. Quaremba	Norton	18m 51s 5	12
3º	101	H Lepiane - J. Lepiane	Triumph	20m 01s 4	12
4º	5	Jorge Ferro - R. Adami	DKW	19m 41s 1	10
5º	61	M. Rodríguez - R. Agusti	Triumph	14m 49s 1	9
6º	24	Jesús Gasalla - A. Nicola	Brough Sp.	19m 36s 3	8



RECORD DE VUELTA PARABRISAS CORSA

Parabrisas CORSA instituyó, el domingo último, un premio al récord de vuelta consistente en 25.000 pesos. Resultó ganador Carlos Marincovich, que empleó 1m 18s 3/10 para la cuarta vuelto de la final. El premio será entregado en el Club Alumni Ensenadense mañana a las 21.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

UN AUTO VENENOSO

Este es el Cobra 427, un modesto autito que supera los 265 km./h.

En 1954, la antigua fábrica AC de Inglaterra construyó —con el diseño de John Tojeiro— un coche sport con un motor de dos litros, el AC Ace, que posteriormente fue impulsado por otro dos litros más potente: el Bristol.

Más tarde, en 1961, reemplazaron este motor por el Ford Zephir de 2,6 litros, con el cual la máquina inglesa tuvo brillantes actuaciones en las competencias en las que intervino.

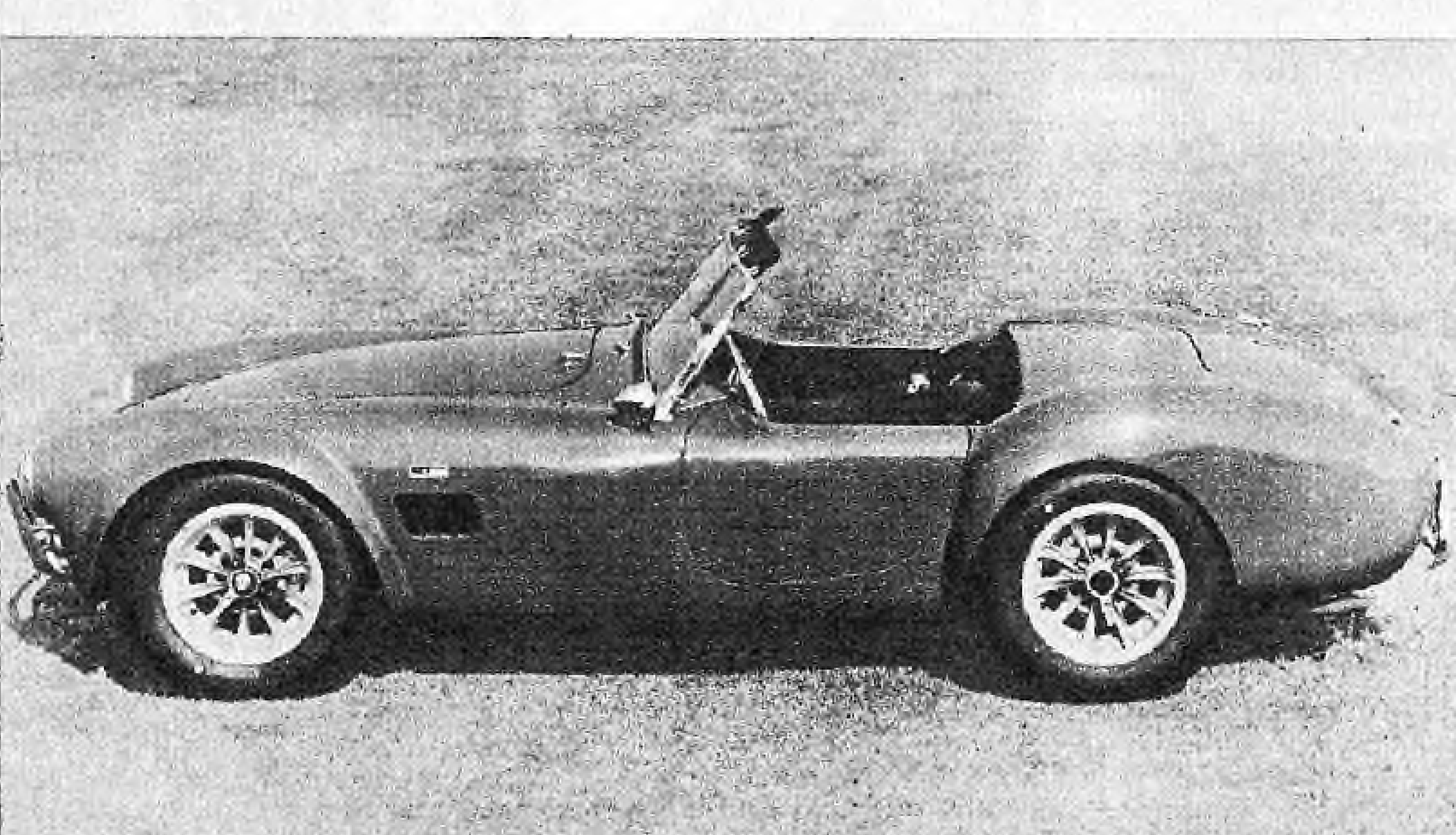
Carroll Shelby, el ex piloto texano, encantado con el diseño del chasis de Tojeiro, tuvo la simpática idea (muy propia de su temperamento vaquero) de insertarle un motor que con cilindrada abundante pudiera suministrar HP para tirar al techo.

Eligió para ello el entonces reciente Ford V-8 desarrollado de la serie Fairlane, que con sus 4,7 litros erogaba cómodos 270 HP a 5.800 rpm.

El chasis fue ligeramente modificado, lo mismo que la carrocería (tipo barchetta); ambas permanecieron, en consecuencia, fieles a los dictados ingleses. Fundada la Shelby American Inc. en Venice, California, con acuerdos bilaterales con la AC y la Ford para el abastecimiento de motores y chasis completos, Carroll se dio a la tarea de modificaciones constantes de sus estrepitosos aparatos, que adoptaron el sugestivo nombre de AC Cobra; se pasó luego a una versión Le Mans (barchetta de 330 HP) y posteriormente abandonando las iniciales AC, se construyó para la categoría GT, la cupé Daytona 289 que le dio a la marca resonantes triunfos internacionales (campeonato mundial GT).

Así llegamos al terrorífico aparato como es el Cobra 427. Esta denominación hace referencia a la cilindrada del motor que impulsa a la unidad: el Ford V-8 de 427 pulgadas cúbicas, es decir, nada más ni nada menos que 7 litros (para ser exactos 6.998 cm^3). El test del monstruo fue hecho por la revista norteamericana Card and Driver, de la cual Parabrisas CORSA tiene los derechos exclusivos.

Luciendo muy feliz y contento (¡como para no estarlo siendo dueño de una fábrica como la que tiene!), posa Carrol Shelby al lado de su criatura, el Cobra 427.



Decididamente el 427 es un auto que se las trae. Sus líneas tradicionales a la par que hermosas hacen resaltar su espíritu de auto para hombres. La carrocería está realizada a mano en aluminio.

EN MARCHA

Hace algunos años los fabricantes de un famoso coche sport inglés se vanagloriaban de que su vehículo podía acelerar de 0 a 100 millas por hora, y detenerse en 25 segundos. La cifra era realmente brilante. Ahora bien, qué nos dicen si les hablamos de un coche sport que lo hace en 14,5 segundos... Increíble, ¿no? Sin embargo, el Cobra 427 lo hace, piloteado por un conductor medio, y con sus ruedas calzadas sobre gomas Goodyear Blue Dot 8.15x15. Desde ya que Ken Miles, piloto de pruebas de →

ACELERACION

0-20 km/h.	1,8 s.
0-40 km/h.	2,8 s.
0-60 km/h.	3,5 s.
0-80 km/h.	3,9 s.
0-100 km/h.	4,5 s.
0-120 km/h.	5,7 s.
0-140 km/h.	6,8 s.
0-160 km/h.	8,8 s.
0-180 km/h.	10,7 s.
0-200 km/h.	12,8 s.
0-400 m. (1/4 milla)	12,2 s.

VELOCIDAD MAXIMA

Promedio: 265,485 km/h.

En la prueba de aceleración los cambios de velocidad se efectuaron de la siguiente manera: 1ª hasta 110 km/h., 2ª hasta 153 km/h. y 3ª hasta 200 km/h.

DATOS TECNICOS DEL COBRA 427

Motor: Ford V-8 refrigerado por agua, block de fundición, 5 cojinetes de bancada.

Diámetro y carrera: 107 x 97 mm.

Cilindrada: 6998 cm³.

Relación de compresión: 10,4 a 1.

Carburador: Holley de cuatro gargantas.

Potencia: 485 HP a 6500 rpm.

Potencia específica: 69,29 HP/litro.

Rango de rotación utilizable: 700-7000 rpm.

Sistema eléctrico: 12 v. con batería de 70 A/hora y alternador de 55 A.

Consumo medio: 4 km/litro.

Transmisión: Embrague monodisco seco de 29,1 cm de diámetro.

Caja de 4 marchas totalmente sincronizadas.

Relaciones de transmisión de la caja:

1ª - 2,32:1
2ª - 1,69:1
3ª - 1,29:1
4ª - 1 :1

Relaciones finales (con 3,54:1 de puente posterior):

1ª - 8,21:1
2ª - 5,98:1
3ª - 4,57:1
4ª - 3,54:1

La retromarcha tiene la misma relación que la 1ª velocidad.

Chasis: Distancia entre ejes 2290 mm.

Trochas: 1420 mm. adelante y atrás.

Largo total: 3970 mm.

Ancho máximo: 1722 mm.

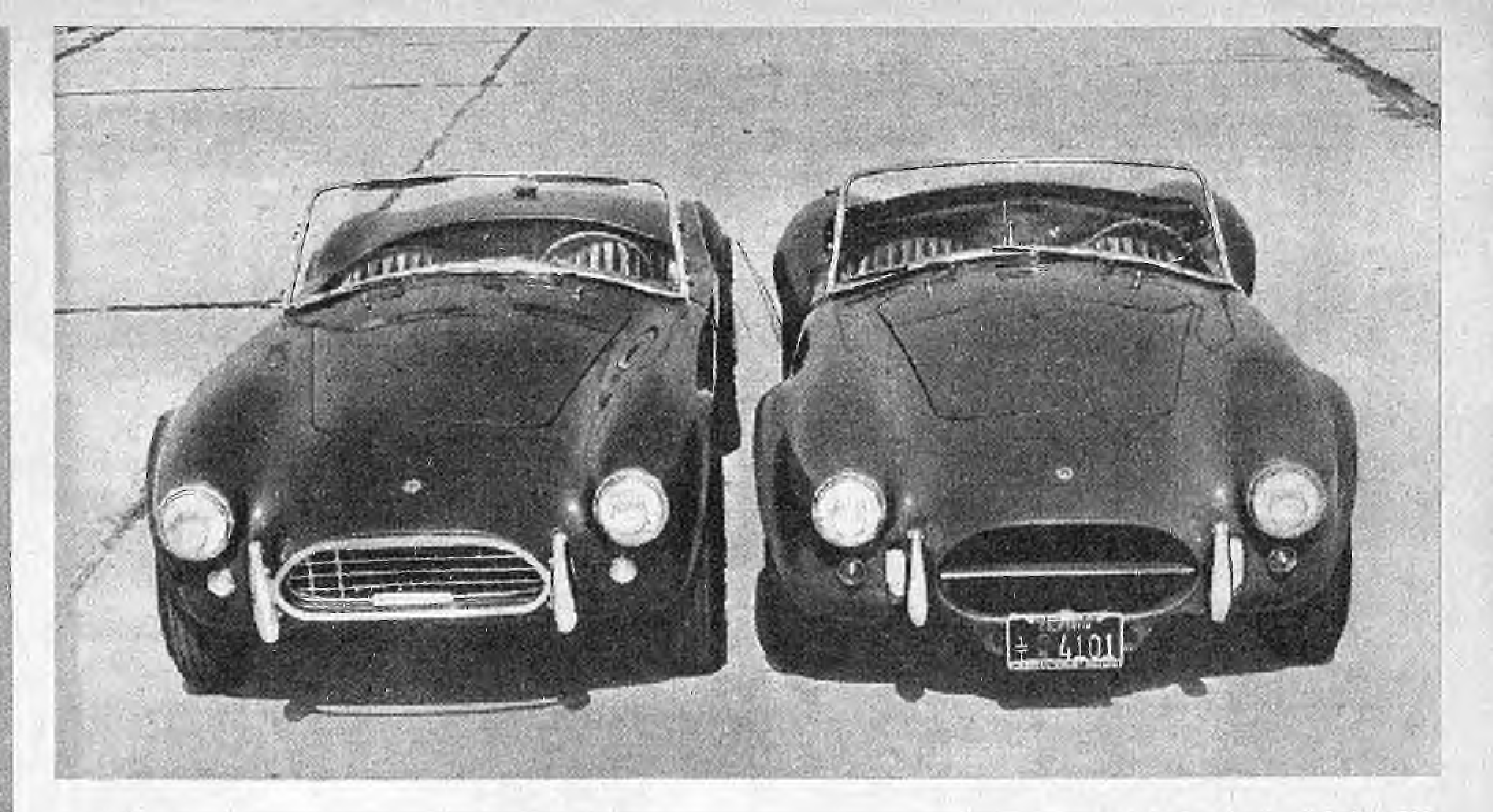
Despeje: 110 mm.

Peso en seco: 1068 kg. (Distribución: 48 % sobre eje delantero, 52 % sobre eje trasero.

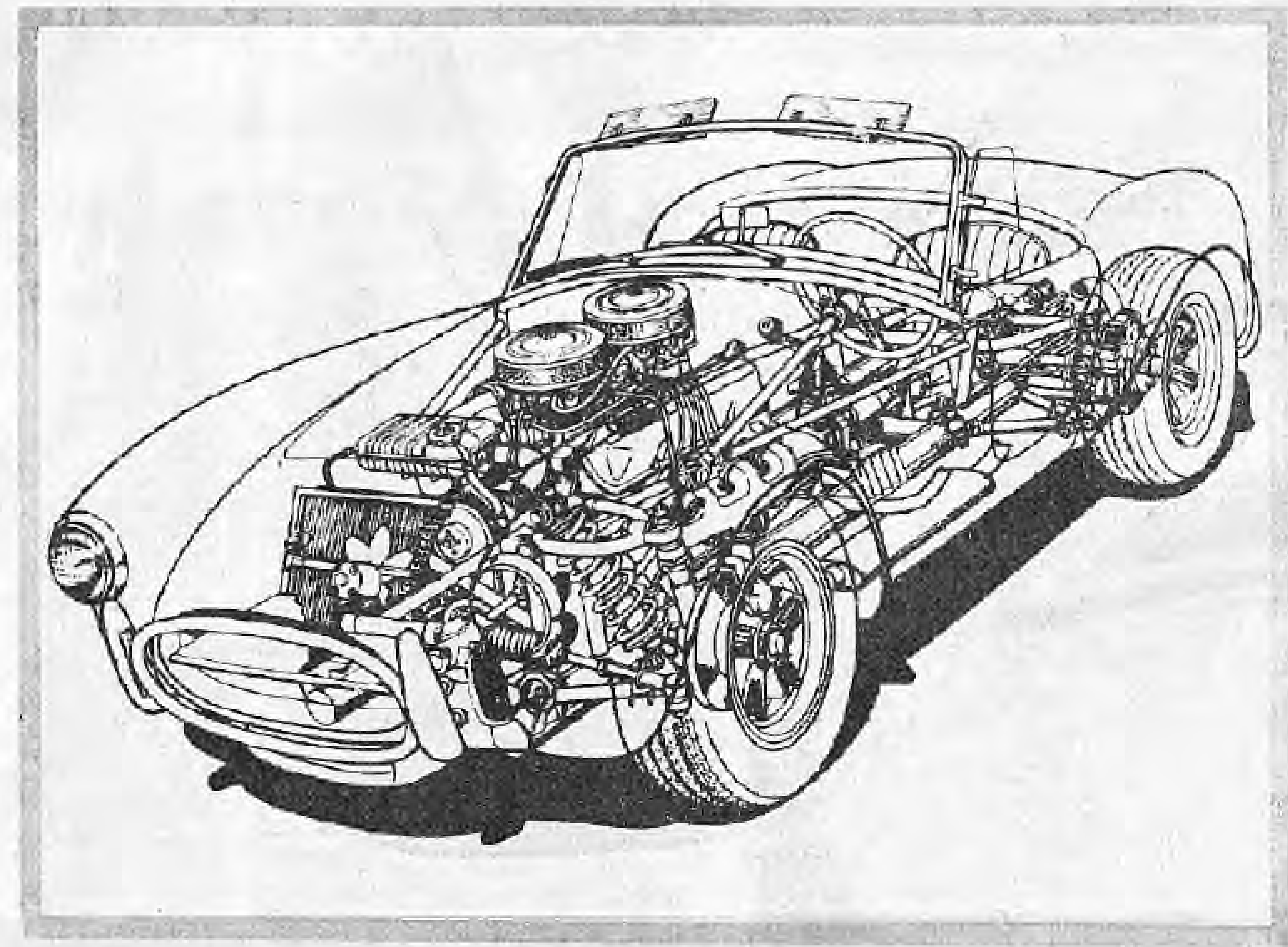
Suspensiones: Adelante, independiente a trapezoide deformable con resortes helicoidales. Atrás, independiente con brazos desiguales y resortes helicoidales.

Frenos: A disco sobre las cuatro ruedas. Adelante de 29,4 cm. de diámetro y atrás de 27,4 cm. Marca: Girling.

Diámetro de viraje: 10,80 m. (Vueltas del volante de lado a lado: 2,5 vueltas).



A la izquierda el Cobra 289, a la derecha la nueva criatura de la Shelby American: el Cobra 427. Exteriormente son casi iguales; la cosa está dentro...



Transparente del Cobra 427. Se puede apreciar el enorme radiador de agua, el ventilador eléctrico, y las apreciables dimensiones del resorte de la suspensión delantera izquierda.

Cobra, lo hizo en 13,8 segundos. Cifra también increíble, pero cierta.

Pero lo asombroso del caso es que la barchetta de Shelby es aún más dócil y suave en su andar, que su antecesora la 289. Se maneja suavemente gracias a su nueva suspensión independiente sobre las cuatro ruedas, diseñada por Klaus Arning, el cerebro responsable en la Ford Motor Co. del impecable "handling" del "GT".

El chasis del anterior Cobra (el original) era muy deficiente desde el punto de vista de su rigidez torsional, en cambio el nuevo, todavía fabricado por la AC de Inglaterra, pero bajo especificaciones de Shelby, permite a las suspensiones operar con la máxima eficiencia. Bajo la enorme aceleración que le proporciona su motor, el coche mantiene su estabilidad longitudinal perfectamente, y su frenar —activado por los Girling a disco— hace que el coche se detenga desde las 100 millas (160 km/h) a cero, tal cual como si se metiera de cabeza en una duna. Sin embargo, cuando en fase de aceleración se lo "pisa" violentamente, tiende a viborear, y además arrastra ruedas aún más allá de los 160 km/h., si no se dosifica convenientemente el acelerador. Desde ya que la culpa —divina culpa ella— la tiene la magnífica relación potencia/peso (485 HP), posiblemente la adopción de neumáticos tipo "racing" amengüe en algo el problema.

Algunos vanguardistas pueden objetar el hecho de que un coche de su precio no tenga ventanillas levadizas ni capota automática, pero lógicamente esto es un detalle más a su favor para los puristas.

El test fue realizado durante el exigente verano californiano, salió en verso), y en muchos casos haber circulado a velocidades bajas, la temperatura se mantuvo dentro de límites óptimos; en esto no se parece en nada a su antecesor, el 289, que levantaba temperatura cuando la velocidad descendía de los 125 km/h. A este resultado seguramente se llegó por la adopción del radiador de 20 litros y el ventilador eléctrico accionado termostáticamente.

El calor, sin embargo, es un problema en el cockpit, con ese enorme motor bramando a unos centímetros del tabique parallamas, no se puede evitar que una porción de ese calor penetre en el cockpit y cocine los pies de los ocupantes después de varias horas de marcha.

Los ingenieros de la Shelby American están trabajando para solucionar el problema adoptando una aislación más apropiada.

El Cobra 427 es quince centímetros más ancho que el 289 y por lo tanto es más cómodo; la diagramación general del auto es la tradicional Cobra, empezando por los clásicos pedales metálicos de corte antiguo con el emblema "AC". Los asientos son profundos y cómodos y están forrados en legítimo cuero, cómodamente se puede instalar un jugador de basquetbol aunque mida 2,10 metros.

La posición de manejo es correcta, el volante está muy bien ubicado pero hay un detalle criticable: la palanca de cambios, que está colocada unos diez centímetros más lejana del conductor que lo que conviene.

Para ser el auto de serie más rápido del mundo, el 427 Cobra es sorprendentemente simple. Su planta motriz puede ser atendida por cualquier concesionario Ford norteamericano y su curva de potencia es lo suficientemente "suave" como para permitir un uso razonable de HP en las calles ciudadanas, lógicamente para su uso "corsaiolo" el 427 se prepara con una curva mucho más picante.

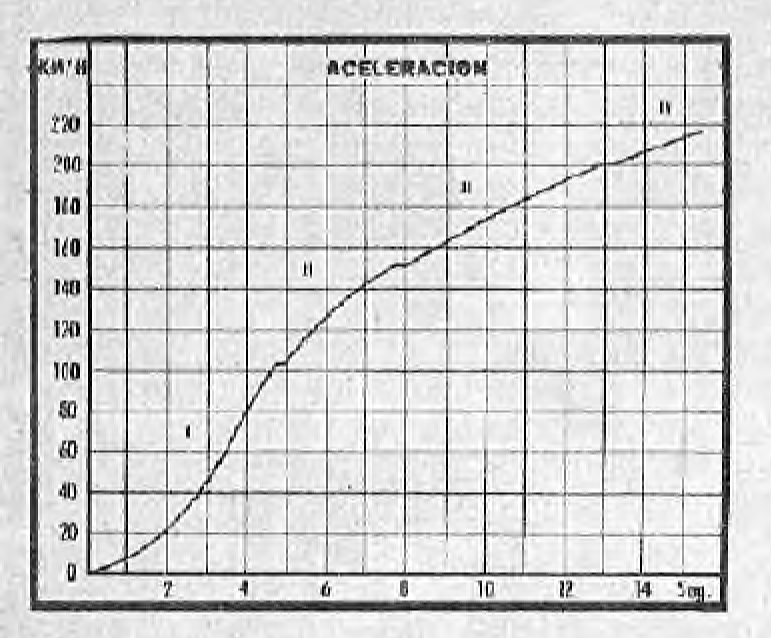
Cuando uno piensa en los siete litros de cilindrada, automáticamente se imagina una bestia ululante, todo lo contrario con el Cobra 427, que tiene una predisposición plácida para las bajas velocidades.

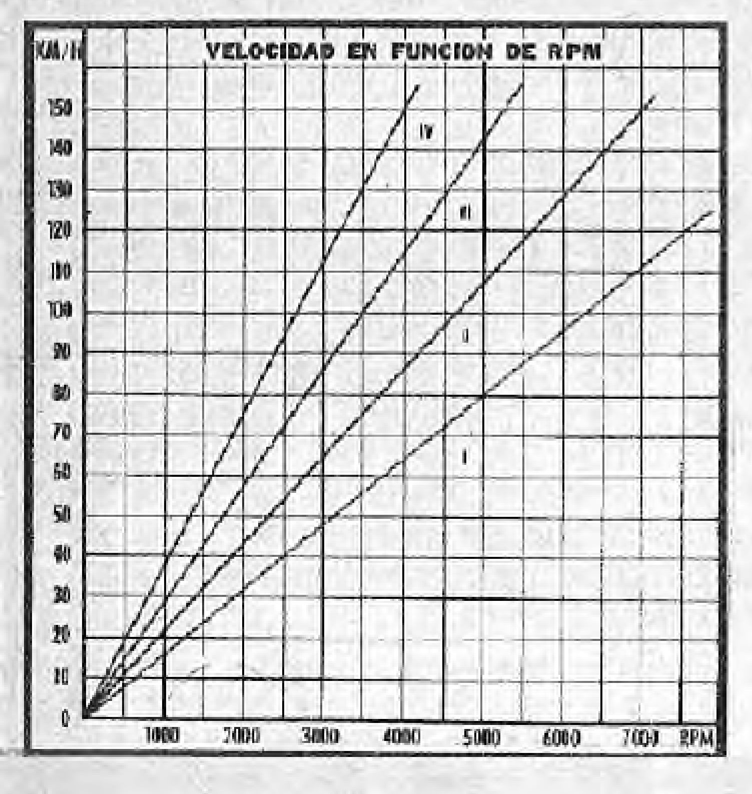
La velocidad de rotación mínima (ralentí) del motor, es considerablemente baja: 700 rpm., y el accionamiento del embrague es suave y progresivo, en resumen, su andar en baja es suave y cómodo y nada hace prever la enorme potencia que se desencadena cuando se abre gradualmente la mariposa del acelerador.

La velocidad máxima (con relación de puente trasero 3,54:1) es

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Gráfico de aceleración del coche testeado. La más sensacional de todos los coches producidos en serie (aunque pequeña) en el mundo. Además hace 0-160-0 en 14,5 seg.





de 265 km/h., lo cual es suficiente como para viajar rápido aún en rutas norteamericanas.

Igual que su motor, la transmisión es la standard Ford de cuatro marchas sincronizadas, que trabaja de la misma manera que cualquier otra caja standard existente en el mercado.

El tablero, muy sobrio, tiene a la izquierda un cuentavueltas con registro hasta 7.000 rpm; más a la derecha, un velocímetro indicado en millas por hora y en el centro bastante agrupados, los consabidos manómetro de aceite, indicador de temperatura de agua y aceite, indicador de nivel de nafta y amperímetro.

Estéticamente, el 427 es muy agradable. Mejor dicho, sorprendente, sus líneas no por tradicionales son menos agresivas, contribuyen a este efecto las protuberancias de los guardabarros, hechas para alojar las rechonchas 8.15x15 Goodyear y la trompa netamente deportiva. Las ruedas son hechas especialmente por Halibrand en aleación de magnesio, con mariposa, y están pintadas de negro mate, excepto el aro limítrofe que es plateado. Posiblemente Shelby produzca ruedas en su fábrica, pero la actual serie de Cobras 427 —unas 200 unidades— seguirá con las Halibrand.

El precio no es la exorbitancia, ni es económico: U$S 7.000 (sin traducción) en su país de origen, pero nos parece razonable.

DELFOSSE A LA AMERICANA



El equipo Delfosse en pleno: un monoposto NSU Fórmula IV, una F-100, Curt, el mecánico Hans y José Middleon, único argentino del grupo.

Buen piloto y mejor constructor, el inventor de los minijunior argentinos trabaja ahora bajo el sol de California.

por CHARLES LAGRESA

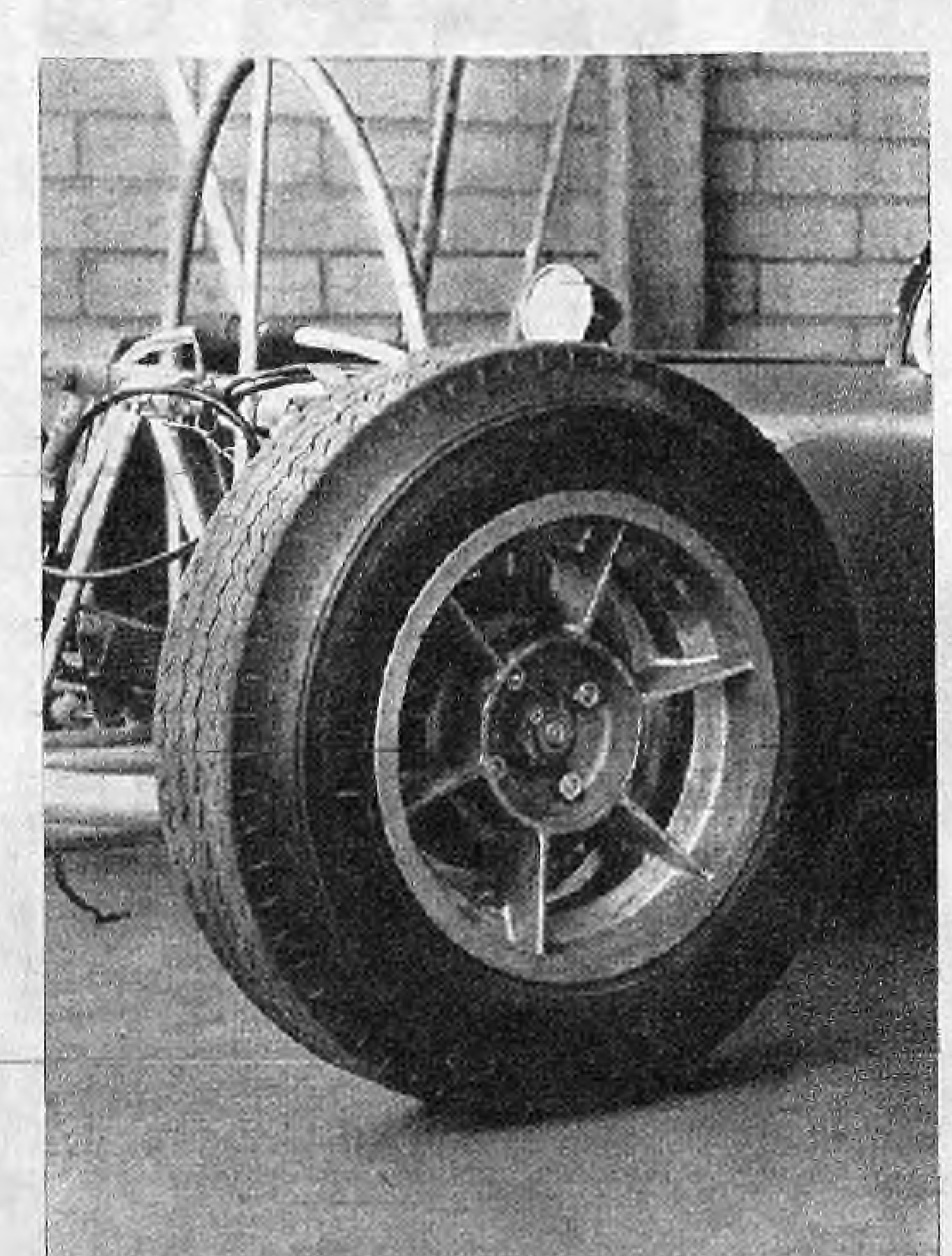
Confortablemente ubicado en la hermosa costa californiana, cerca de San Diego, reside desde hace dos años y medio el dinámico diseñador y preparador de automóviles deportivos Curt Delfosse, nacido en Cologne, Alemania, en el año 1912 y radicado durante muchos años en la Argentina.

Hombre amante de la velocidad desde muy joven, y con tradición familiar en ella, inició sus actividades en la aviación, dedicándose luego al automovilismo. En su doble función de preparador y conductor, comenzó realizando vehículos deportivos en su país natal, a partir de elementos Volkswagen. Una vez en la Argentina construyó un automóvil deportivo sobre la base de un chasis Gordini Grand Prix con motor y suspensión trasera Porsche 1500. Un hecho poco conocido: la carrocería de este automóvil estaba construida con el aluminio del avión en el que se mató Sáenz Valiente.

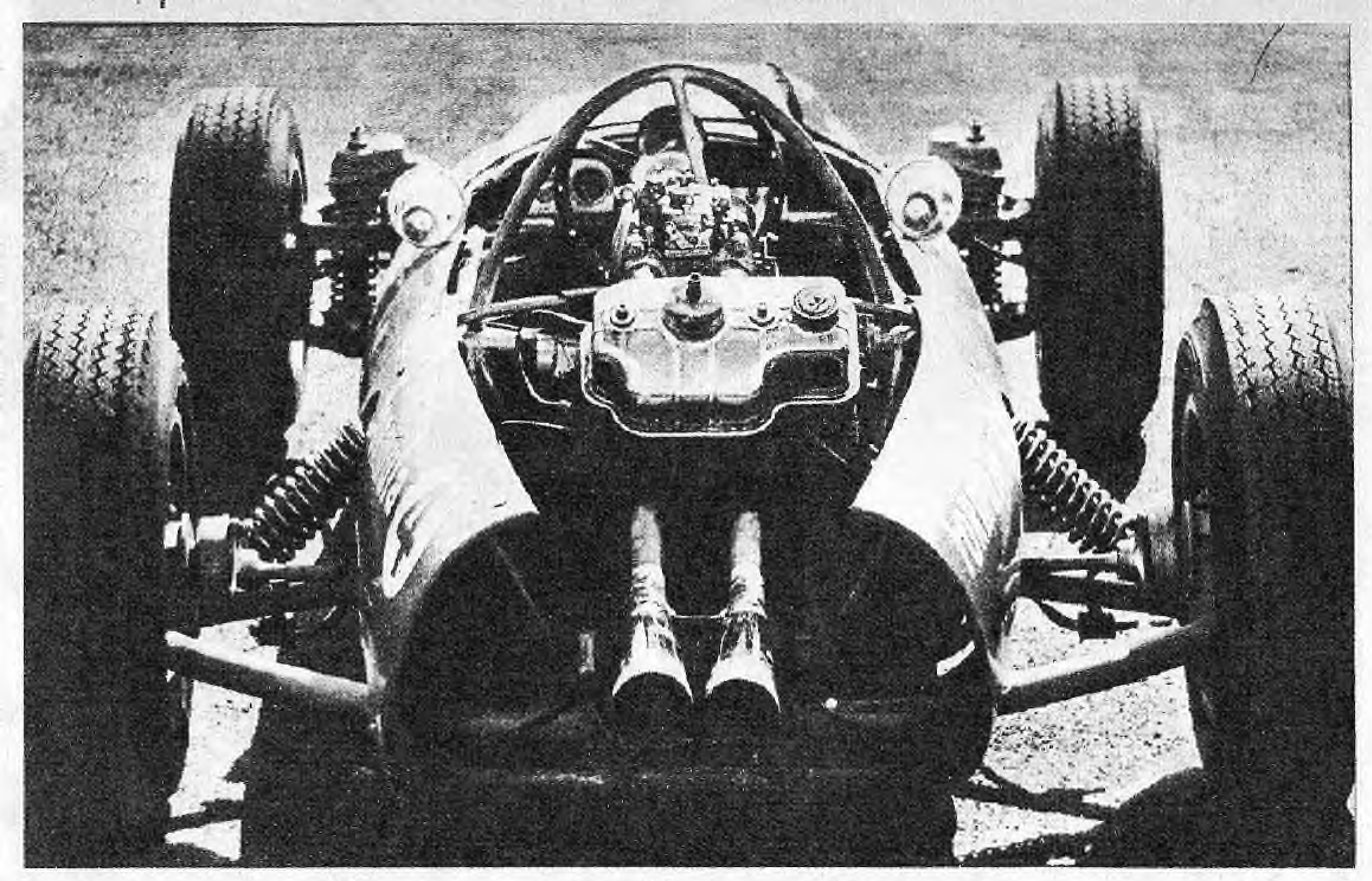
Este automóvil evolucionó poco a poco. Recibió un motor Porsche carrera de cuatro árboles y cambió el chasis Gordini por uno más moderno de construcción Delfosse. Con él (sin duda el mejor automóvil deportivo construido en el país hasta entonces) fue campeón argentino de la categoría sport hasta 1.500 cm³ de cilindrada.

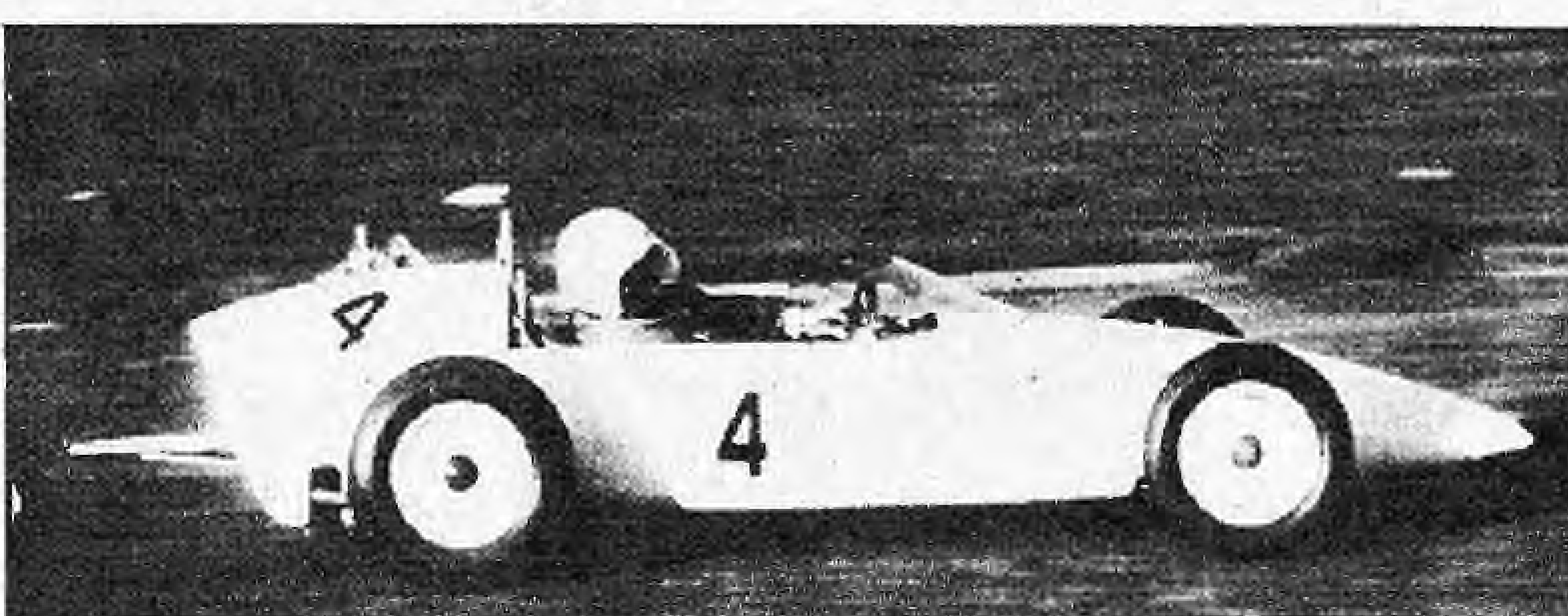
Su constante necesidad de progreso y superación lo llevaron finalmente a radicarse en los Estados Unidos.

En ese corto período de tiempo, Delfosse lleva construidos varios →



Esta es la llanta de magnesio de base ancha utilizada por Delfosse.





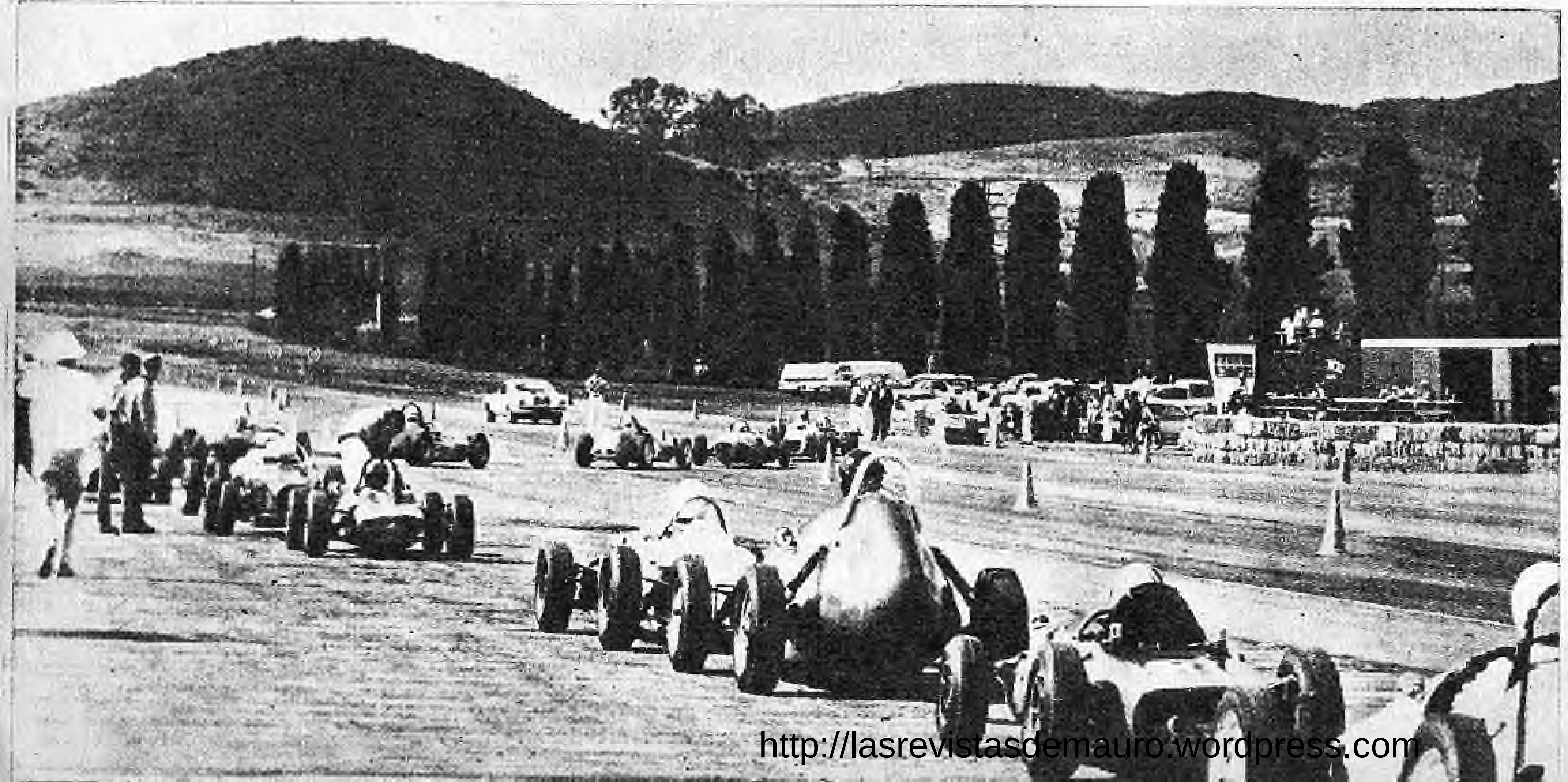
El motor NSU evacua a través de dos largos trombones y respira mediante un Weber doble de tiro horizontal. La suspensión trasera nos recuerda a la original NSU.

Por todos nosotros conocido, aquí está el primer minijunior construido por Delfosse en la Argentina.

El boliche de Curt Delfosse en San Diego, California. Al frente las oficinas, atrás el taller.



Acción en California. Los Fórmula IV ingresan al patio de boxes. La pista fue trazada por medio de balizas en un aeródromo civil.



monopostos Fórmula IV y con uno de ellos ha disputado más de 20 competencias en distintos circuitos californianos, imponiéndose en ocho oportunidades en brillantísima forma.

Delfosse ha tenido el halago de recibir múltiples pruebas de aprobación por el eficiente rendimiento logrado en su máquina.

Técnicamente el progreso ha sido notable, si bien el automóvil conserva sus partes vitales, como ser chasis, tren delantero, puente trasero y motor similar al que conociéramos en Buenos Aires, en su versión minijunior. Este auténtico Fórmula IV, está impulsado por un motor N.S.U. al que se le ha suprimido la turbina de refrigeración, se le agregó un radiador suplementario para mejor enfriamiento del aceite y se reemplazó su bomba de lubricación por una más potente. Asimismo, se procedió a rectificar y agrandar el diámetro de las válvulas, así como también el de los cilindros, llevando pistones de especial diseño. Tiene una relación de compresión 10 a 1 y emplea nafta de 100 a 130 octanos. Su cilindrada actual es de 650 cm³, y tiene ya en preparación unn block especial con el cual aumentará la misma en 100 cm³.

Posee dos tanques de 10 litros cada uno en la parte delantera, uno sobre cada lateral, que alimentan a un carburador Weber de doble boca con garganta de 40 milímetros. El encendido es por batería de 12 volts, similar a la que vienen en las motos Honda; su ubicación es al frente y al centro del chasis.

Los frenos son de disco en las ruedas delanteras y convencionales en el extremo trasero.

Su pequeño tablero de instrumentos está equipado con un taquímetro hasta 8.000 rev/min., además de un manómetro de presión de aceite y un termómetro también para el aceite.

Se reemplazó la carrocería original, por una similar, pero de fiberglas. Igual modificación ocurrió con la butaca del conductor.

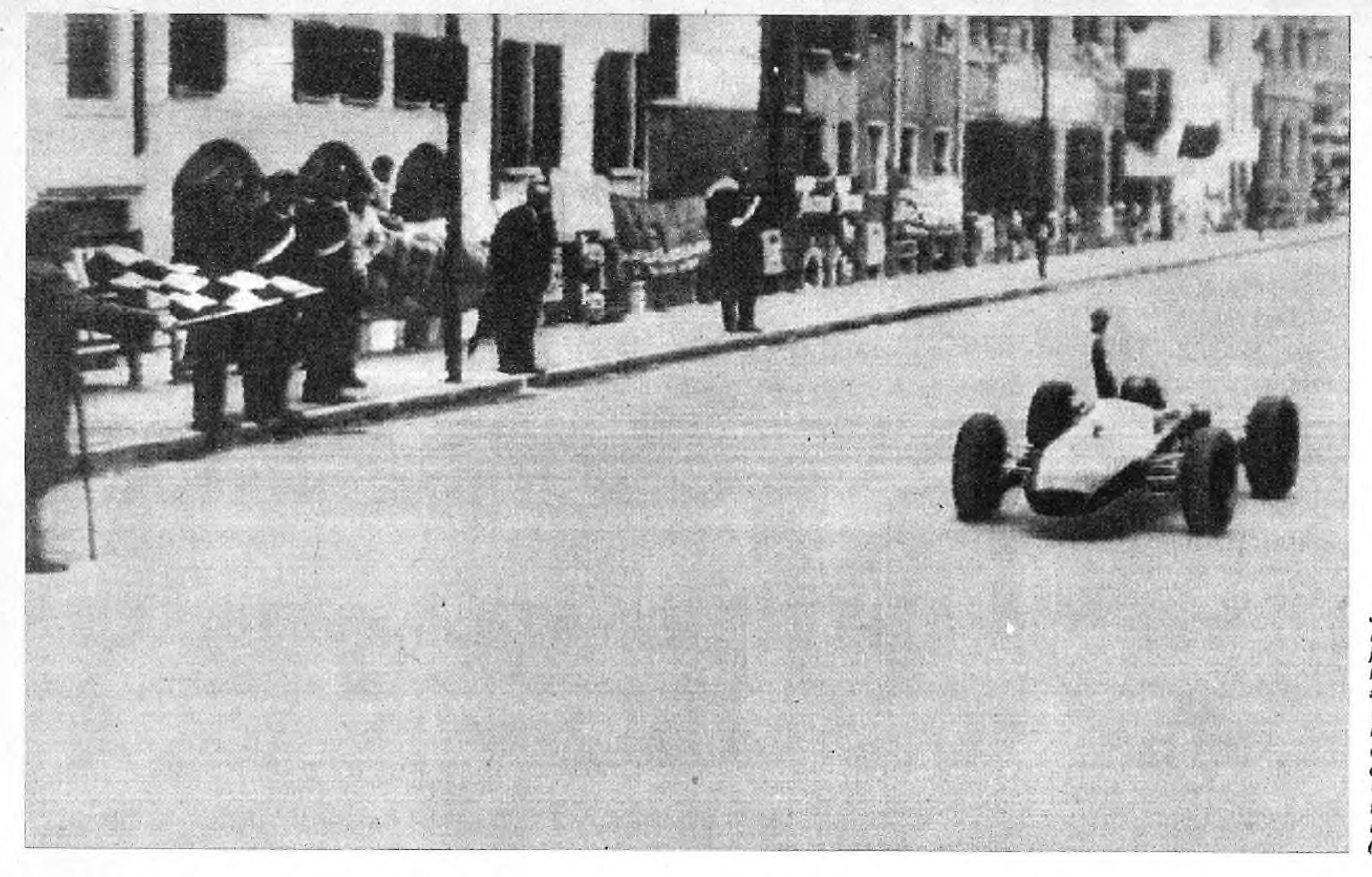
Otra de las innovaciones introducidas en esta versión norteamericana de los Delfosse se refiere a las nuevas ruedas especiales de magnesio, equipadas con cubiertas de base ancha de 520 x 12 pulgadas adelante y 520 x 13 pulgadas atrás.

El peso total de este automóvil sobre la línea de largada es de 260 kilos. Es, de esa forma, unos 90 kilogramos más liviano que el anterior modelo que conociéramos y viéramos triunfar en Buenos Aires, allá por los meses de enero, febrero y marzo de 1963, gracias al empleo del fiberglass, las nuevas llantas, batería y otros detalles de menor envergadura.

El precio total de venta del automóvil completo y listo para largar es de 2.750 dólares. Es también posible adquirir partes por separado, como ser, por ejemplo, la carrocería completa que se integra con siete piezas, ya completamente pintadas y con su correspondiente visera de plexiglass y butaca en un total de 330 dólares. De la misma manera, Delfosse ofrece chasis, tren delantero o trasero y el motor.

En el estado actual de preparación, la velocidad máxima del Delfosse-N.S.U. de Fórmula IV es cercana a 210 km/h.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Jonathan Williams levanta jubilosamente la mano al adjudicarse con su De Santcir F. 3 el Gran Premio del Lago de Garda, donde Carlos Pairetti tuviera destacada actuación. (Radiofoto de A. P.)

BRILLO NUEVAMENTE PAIRETTI

Entró quinto en la carrera del Lago de Garda.
Fue ganador Jonathan Williams.
El equipo argentino sigue con problemas de organización

De las varias competencias de Fórmula Tres que se disputaron en Europa este fin de semana, los directivos del Equipo Argentino eligieron la que se disputó en los alrededores del Lago de Garda para inscribir los automóviles de Cupeiro y Pairetti, siguiendo una vocación aparentemente ya determinada hacia el suelo italiano.

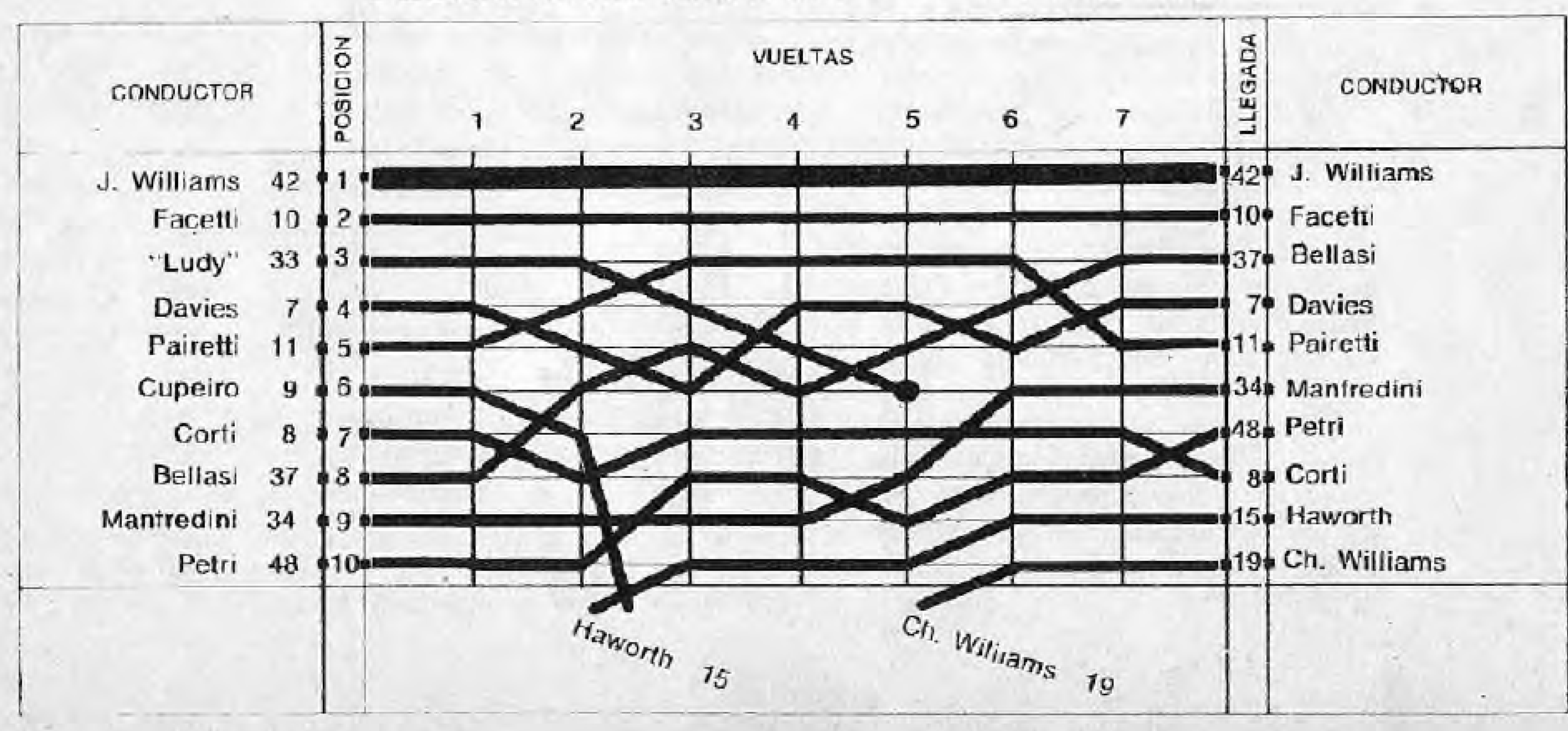
El décimoquinto Grand Prix del Lago de Garda —cuyo primer ganador fue Stirling Moss— se disputó sobre un circuito sinuoso, angosto a veces, que rodea el lago con una longitud de 16,4 kilómetros. El lote de 35 participantes reunía, junto a los dos argentinos, a los mejores italianos y a unos pocos extranjeros destacados en la categoría. La competencia, clasificada por la FIA como nacional, con participación internacional autorizada, se realizó en dos series, cada una de las cuales clasificaba a los diez mejores para participar en la final.

La clasificación, realizada el día sábado bajo la lluvia, favoreció al prometedor italiano De Adamovich a la vez que trabó el lucimiento de los inexperientes argentinos, los que sin embargo lograron colocarse en la tercera fila de largada, en sus respectivas series.

Facetti, Williams, Davies, Manfredini, Cupeiro, Haworth, Moisso, Rinaldi y otros diez, se ordenaron frente a la largada de la primera serie. El sanguíneo Facetti picó en punta seguido de Williams, Manfredini, Davies, Haworth y Cupeiro. Facetti y Williams pelearon las siete vueltas por el primer puesto imponiéndose finalmente el italiano por escasa diferencia. Cupeiro superó a Haworth en la segunda vuelta, perdiendo ese puesto a manos de Petri en la última, para terminar sexto. Se atribuyó nuevamente a problemas aduaneros el hecho de que el automóvil de Cupeiro no contara con la multiplicación adecuada al circuito. El piloto manifestó que en las últimas vueltas perdió terreno debido a fallas en la batería.

Cuando De Adamich, Christopher Williams, "Ludy", "Tiger", Bellasi, Pairetti, Corti y otros diez estaban ordenando sus automóviles en la partida de la segunda serie, comenzó a llover. De Adamich, "Ludy", Bellasi y Pairetti partieron en ese orden y la competencia no sufrió otra variante que el abandono de Bellasi en la quinta vuelta. De pronto, todo se complicó: De Adamich bajó un puesto en la penúltima vuelta y abandonó en la última; "Ludy" pasó al primer puesto para ganar y Pairetti al segundo, para detenerse media vuelta antes de terminar; Corti subió, en una vuelta, del octavo al tercer puesto, con la consiguiente complicación en todos los puestos subsiguientes. Pairetti llegó corriendo a los boxes, fue con su gente a buscar el auto desandando el circuito, estuvo más de 20 minutos detenido, luego de haber terminado la carrera y salió finalmen-

DESARROLLO GRAFICO DE LA CARRERA



LAGO DE GARDA

te, sólo, a cumplir con la última vuelta para ser clasificado en séptimo lugar. También en este caso, se acusó a la batería de los problemas encontrados.

Así fue como, aunque desde muy atrás, los dos argentinos participaron en la final a ocho vueltas; larga cuando la pista estaba prácticamente seca. El chiquito Williams se ubicó en la punta para alejarse paulatinamente de sus seguidores, rompiendo records hasta las últimas vueltas. Facetti corrió sin inquietarse y sin inquietar en el segundo puesto. Pairetti empezó quinto para pasar en la seguna vuelta a Davies y en la tercera a "Ludy". Su tercer puesto comenzó a verse amenazado en la sexta vuelta, sus cubiertas ya no le sobre el piso mojado, sus cubiertas ya no le permitían resistir el asedio de Bellasi y Davies, quienes lo superaron en la última vuelta, desplazándolo al quinto puesto. Cupeiro se ubicó sexto en la primera vuelta, retrocedió un puesto en la segunda y se detuvo en la tercera, aduciendo problemas en la dirección. Con una vuelta perdida continuó en carrera, clasificándose décimoprimero.

El triunfo de Jonathan Williams con De Canctis-Cosworth, no es sorpresa para quienes lo juzgamos entre los mejores de la Temporada Argentina; Facetti tuvo una regularidad de marcha que no le es común; Franco Conti alias "Ludy", Manfredini, Bellasi, se destacaron entre los otros.

En la primera serie Pairetti llegó a tercero por méritos propios y a segundo por un abandono. Si a esto se suma el record de vuelta en la serie y el quinto puesto (que pudo ser tercero) en la final nos encontramos con un Pairetti que, aunque le haya sacado la lengua a CORSA desde el número cero, cumple más de lo que promete. Para Cupeiro, esta fue la primera carrera europea; en la serie osciló entre e lquinto y sexto puesto; en la final sufrió el problema ya comentado.

Al juzgar el trabajo de nuestros compatriotas en Monza y en Lago de Garda, se hace evidente que sus posibilidades se vieron en ambos casos desmerecidas por incomprensibles fallas en la organización del equipo. En Monza, Cupeiro no pudo participar por falta de repuestos; en Garda ambos pilotos perdieron sus posibilidades en las series, según se dijo por defecto de las baterías —¿habrán olvidado cargarlas?— y Pairetti descendió dos puestos en la última vuelta de la final porque no corrió con los neumáticos adecuados. Según se explicó, la falta de neumáticos y de la relación de caja que hubiese necesitado Cupeiro, se debió, como en Monza, a problemas aduaneros no resueltos. Al terminar la competencia, Enrico Vannini, algo desilusionado, dijo que las carreras no dependen solamente de los hombres. **CORSA cree lo contrario.**

CLASIFICACION

PRIMERA SERIE
1º Facetti, Carlo
2º Williams, Jonathan
3º Manfredini, Corrado
4º Davies, Martin W.
5º Petri, Luigi
6º Cupeiro, Jorge
7º Haworth, Cliff
8º Moisso, Giancarlo
9º Butti, Giorgio
10º "Kurt"
11º Cali
7º Pairetti, Carlos
8º Brembilla, Ernesto
9º Bellasi, Guglielmo
10º Maringa

SEGUNDA SERIE
1º "Ludy"
2º Williams, Christopher
3º Corti
4º Bernabei, Franco
5º Blanc, Jean
6º Malanca, Luigi

FINAL
1º Williams, Jonathan
2º Facetti, Carlo
3º Bellasi, Guglielmo
4º Davies, Martin W.
5º Pairetti, Carlos
6º Manfredini, Corrado
7º Petri, Luigi
8º Corti
9º Haworth, Cliff
10º Williams, Christopher
11º Cupeiro, Jorge
12º Malanca, Luigi
Promedio del ganador: 134,917 km/h.

CINCUENTA

El belga Mairesse venció con un Porsche en la clásica Targa Florio



El belga Willy Mairesse, luego de su triunfo junto al suizo Müller en la Targa.

Setenta veces bajó la bandera de la largada en Sicilia, para poner en marcha una nueva edición de la Targa Florio. Setenta bramidos partieron estruendosamente a enroscarse en los caminos sinuosos de la isla colocando una vez más sobre el pavimento el viejo pleito que Ferrari y Porsche no pueden ganarse desde 1956. Maranello confió a Nino Vacarella su nueva Ferrari 330-P3 de cuatro litros por ser el vencedor de la carrera el año pasado. Porsche respondió presentando su flamantísimo modelo "Carrera 6" para enfrentar al reciente ganador de los Mil Kilómetros de Monza.

Durante las 10 vueltas al circuito de 72 kilómetros los Porsche se disputaron ferozmente los puntos que otorga la competencia para el Campeonato Mundial de fabricantes y hasta la décima posición rara vez alternó un automóvil de otra marca. Vacarella y Mitter personificaron durante las primeras vueltas la disputa ítalo-germana estableciendo promedios cercanos a los 105 km/h, seguidos a poca distancia por Ludovico Scarfiotti con un Ferrari Dino.

La Ferrari de Vaccarella-Bandini se fue de pista al evitar caer a los acantilados y libraron el camino al Porsche de Mairesse-Müller que a partir de la séptima pasada había conseguido ya una ventaja prácticamente insuperable sobre el Dino de Gichet y Baghetti. Scarfiotti y Parkes habían abandonado en la sexta vuelta, cuando la pista ya era un peligroso tobogán enjabonado por la lluvia.

Finalmente ganó el Porsche de Mairesse-Müller por nueve minutos de diferencia sobre el Ferrari-Dino de Guichet y Baghetti. Scarfiotti y clasificó otro Porsche que fue manejado por manos italianas: Pucci-Arena, sicilianos, hicieron valer así su profundo conocimiento de la zona.

La bandera de llegada bajó solo trece veces, demostrando así que la Targa Florio dejó un largo tendal de abandonos para no desmentir una de sus mejores e indiscutibles tradiciones.

50º TARGA FLORIO 8/5/66

CLASIFICACION GENERAL

Pos.	Marca	Conductores	Clase	Tiempo
1º	Porsche Carrera 6	Mairesse-Müller	S-II	7h16m32s3
2º	Dino Ferrari	Guichet-Baghetti	SP-I	7h25m02s
3º	Porsche Carrera 6	Pucci-Arena	SP-I	7h34m08s
4º	Alfa Romeo TZ-2	Pinto-Todaro	S-II	7h45m24s1
5º	Porsche 904	Bourillot-Maglioli	S-II	7h51m55s
6º	Alpine	Delageneste-Rosinski	S-I	7h52m33s4
7º	Alpine	Vinatier-Orsini	S-I	7h55m23s
8º	Porsche Carrera 6	Capuano-Latteri	SP-I	8h00m34s2
9º	MG-B	Makinen-Rhodes	GT-II	8h02m37s
10º	Lancia Fulvia HF	Cella-Marzi	GT-I	8h28m26s
11º	Ferrari Le Mans	Rabetto-Starrabba	S-III	9 vueltas
12º	Ferrari Le Mans	Nicodemi-Lessona	SP-II	9 vueltas
13º	Porsche 911	Tarenchi-Padri	GT-II	7 vueltas

Primero, segundo, sexto, noveno, décimo, undécimo y duodécimo, fueron ganadores de sus respectivas diversas clases.
Promedio del ganador: 98,961 km/h.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TARGAS

LA CARRERA MAS ANTIGUA

La Targa Florio celebró este año su 60º aniversario, al par que 50 ediciones. Es, por lo tanto, la carrera más antigua que se sigue disputando con regularidad, prácticamente de la misma manera en que fue concebida y en el mismo escenario natural; es, también, la única carrera que se corre sobre caminos y carreteras europeas, siendo este trazado uno de los más difíciles que puedan encontrarse.

No hay duda de que el Gran Prix del Automóvil Club de Francia le dispute a la Targa el honor de ser la carrera más antigua, siendo que también el G. P. fue disputado por primera vez en 1906, sobre un trazado triangular, cerca de la ciudad de Le Mans; pero desde entonces a la fecha no sólo ha habido 43 ediciones, contra las 50 de la carrera siciliana, sino que el escenario ha cambiado tantas veces, el trazado ha sido tan distinto cada vez, que difícilmente puede hablarse de continuidad en la manifestación.

Por otra parte, Indianápolis cuenta con más ediciones desde la original en el circuito de "ladrillos", disputada en 1911, pero es una pista para monopostos y no para coches de pasajeros.

Ahora bien, la Targa Florio (hermana de la Coppa Florio) se disputó siempre en Sicilia y casi siempre en caminos: la excepción fue un período de cuatro años (1937 a 40, inclusive), en que se corrió en circuito, cerca de Palermo, en el parque La Favorita. El resto de las Targas se corrió en camino, ya sea sobre los famosos circuitos en la zona llamada Madonie, ya sea en vueltas completas a la isla.

En realidad, también la vuelta a la isla fue realizada pocas veces, seis, para ser exactos, sobre el total de 49 hasta 1965, inclusive. Es probable que cuando el joven Vincenzo Florio (quien junto a su hermano había heredado una de las más grandes fortunas de Italia) decidió organizar una carrera en la isla que lo vio nacer, pero que raramente lo hospedaba, no tuviese mucha idea de las dificultades.

La zona elegida era una de las más salvajes de la isla, con caminos de montaña que hoy todavía, pavimentados y todo, aparecen extremadamente riesgosos: puede imaginarse lo que eran hace sesenta años, con polvo y piedras, subidas y bajadas, cruces de pueblitos, etc.

Hoy, como entonces, en la época de la carrera aparecen los carteles que recomiendan cuidado, y no dejar niños y animales en libertad; a los carteles se agregan anuncios repetidos para que todos estén enterados.

La carrera fue organizada en manera semejante a los grandes "circuitos" de la época, es decir, pocas vueltas de un trazado muy largo, que fue llamado Grande Circuito delle Madonie, pues tenía



Dos etapas distintas de una misma civilización se mezclaban cuando un fino y elegante Bugatti circulaba sobre los caminos de la Madonie. Los Bugatti ganaron allí cinco años consecutivos.

cerca de 148 km de longitud, a diferencia de los circuitos Medio Madonie y Piccolo Madonie, trazados después, con 108 y 72 km de recorrido, respectivamente.

El Piccolo Circuito delle Madonie fue inaugurado en 1932, con la victoria de Nuvolari, sobre Alfa Romeo (piloto y marca ya habían ganado el año anterior en el Grande Circuito), y es el mismo que se usa hoy.

Los tiempos logrados en este recorrido dan entonces una clara visión del perfeccionamiento del coche moderno, no tanto en velocidad, pues para ello es más indicativo Le Mans, sino en resistencia y estabilidad. Hay que hacer la prueba de manejar un auto común sobre el circuito de la Targa Florio para darse cuenta que más de 50 km/h de promedio es una cosa muy difícil para el hombre normal; el hecho que el primer ganador, Alessandro Cagno, haya logrado 46 km por hora de promedio en 1906, y que este promedio haya aumentado constantemente hasta llegar a 104 km/h hoy, es una de las más extraordinarias demostraciones de progreso de hombres y máquinas.

Para la primera Targa Florio, después de varios abandonos antes de llegar a la isla, se presentaron 7 competidores, entre los cuales un equipo de tres coches Itala de nuevo modelo: uno de ellos era manejado por un joven chiquito y todo nervios, pero que, de todos modos, parecía imposible pudiese dominar el monstruo de litros y medio de cilindrada. El muchacho se llamaba Alejandro Cagno, había cumplido 23 años unos días antes de la carrera, y normalmente estaba empleado en Fiat, pero el "patrón", Agnelli, le había dado permiso para correr con Itala en la temporada de 1906; anteriormente había logrado, con Fiat, varios resultados notables, entre ellos el Mont Ventoux y la Gordon Bennet.

Por una extraordinaria buena fortuna, Cagno, 60 años después, aún puede contar la historia de la primera Targa Florio. Sus recuerdos son claros, mientras muestra fotos históricas y habla del camino de tierra, donde el coche derrapa-

Historial de la Targa-Florio

Año	Ganador	Coche	Prom.
1906	A. Cagno	Italia	46,950
1907	F. Nazzaro	Fiat	53,918
1908	C. Trucco	Isotta-Fraschini	58,940
1909	R. Sciuppa	SPA	54,663
1910	F. Cariolato	Franco	46,980
1911	E. Ceirano	SCAT	43,800
1912	C. Snipe	SCAT	42,648
1913	F. Nazzaro	Fiat	54,360
1914	E. Ceirano	SCAT	62,280
1919	A. Boillot	Peugeot	55,020
1920	G. Meregalli	Nazzaro	51,924
1921	G. Masetti	Fiat	58,236
1922	G. Masetti	Mercedes	63,091
1923	U. Sivocci	Alfa Romeo	59,040
1924	Ch. Werner	Mercedes	66,018
1925	M. Constantini	Bugatti	71,600
1926	M. Constantini	Bugatti	73,511
1927	E. Materassi	Bugatti	71,060
1928	A. Divo	Bugatti	73,476
1929	A. Divo	Bugatti	74,375
1930	A. Varzi	Alfa Romeo	78,019
1931	T. Nuvolari	Alfa Romeo	64,834
1932	T. Nuvolari	Alfa Romeo	79,296
1933	A. Brivio	Alfa Romeo	76,326
1934	A. Varzi	Alfa Romeo	69,222
1935	A. Brivio	Alfa Romeo	79,149
1936	C. Magistri	Lancia 1500	67,088
1937	F. Severi	Maseratti	107,704
1938	G. Rocco	Maseratti	114,303
1939	L. Villoresi	Maseratti	136,445
1940	L. Villoresi	Maseratti	142,287
1948	Biondetti Troubetskoy	Ferrari	89,290
1949	Biondetti Benedetti	Ferrari	82,723
1950	M. Bornigia F. Borniglia	Alfa Romeo	86,797
1951	F. Cortese	Frasen-Nash	76,613
1952	F. Bonetto	Lancia Aurelia	80,025
1953	U. Maglioli	Lancia 3000	80,630
1954	P. Taruffi	Lancia 3000	89,930
1955	Moss-Collins	Mercedes-Benz	96,280
1956	U. Maglioli	Porsche	90,970
1958	Musso-Gendebien	Ferrari	94,801
1959	Barth-Seidel	Porsche	91,310
1960	Bonnier-Hermann	Porsche	95,317
1961	Gendebien von Trips	Ferrari	103,438
1962	Gendebien R. Rodriguez-Mairesse	Ferrari	102,125
1963	Bonnier-Abate	Porsche	103,908
1964	Davis-Pucci	Porsche	100,256
1965	Vaccarella-Bandini	Ferrari	102,562



El volante es de un Fiat 1907; detrás de él está el gran Nazzaro, ganador ese año, entonces corredor y luego también constructor. De saco, corbata y gorra, Vicenzo Florio, creador y animador de la carrera que lleva su nombre.

CINCUENTA TARGAS

ba sobre sus ruedas altas y angostas, mientras con el volante forcejeaba para enderezar hacia el lado justo; los frenos eran casi inútiles por su escasa eficacia, y la incomodidad del coche abierto era increíble. Tres vueltas de casi 150 km cada una, diez horas de marcha sin saber nada de la situación y con pocas esperanzas de socorro en caso de accidente. Así y todo, el joven piloto, que era también jefe de equipo, ganó la primera Targa Florio.

En los años siguientes, la Targa Florio ya tenía su puesto asegurado en las crónicas deportivas automovilísticas, y basta recorrer la lista de ganadores para encontrar el "Gotha" del automovilismo mundial.

En 1907 ganó Nazzaro, con Fiat (el año "grande" de esa marca); en 1908, Trucco, con Isotta Fraschini; en 1909, Ciuppa, primer siciliano ganador, con Spa; Florio mismo tomó parte en algunas oportunidades, sin ganar. En 1910 ganó Cariolato, quien fuera "chauffeur" de la reina de Italia: es curioso el hecho de que también Cagno, luego de haber ganado la Targa Florio, fue requerido para manejar los coches reales, y fue, en efecto, el primer chofer de la Casa Real italiana lo cual demuestra cómo, en esa época, se eligiese el mejor piloto para un encargo de tanto cuidado. En 1911 y 1914 ganó Ceirano, otro de los grandes del automovilismo italiano; en el año 1912, otra vez Nazzaro, y en el 13, Snipe y Padrini.

La guerra mundial concluyó el primer ciclo de la Targa. La primera edición de la posguerra fue en 1919, y por primera vez ganó un extranjero: Boillot, con Peugeot. No obstante, no fueron muchas las Targas ganadas por extranjeros, probablemente porque es esta una de las carreras más típicas del carácter italiano. Hubo, en cambio, grandes "ciclos" en los que una misma marca se impuso con continuidad; por ejemplo, Bugatti ganó la carrera cinco años seguidos, desde 1925 al 1929; luego Alfa Romeo seis años, de 1930 a 1935; Maserati cuatro años, de 1937 a 1940; Lancia tres años, de 1952 a 1954; mientras de 1958 hasta la fecha ha sido un continuo cambio de victorias entre Ferrari y Porsche. En total, de las 50 veces que se corrió la Targa, Alfa Romeo ganó 8 veces, Ferrari 6, Porsche 6, Bugatti 5, Lancia y Maserati 4, Fiat, Mercedes y Scat 3, Nazzaro (la marca del mismo corredor) 2, y una vez las marcas Itala, Isotta Fraschini, Spa, Franco, Peugeot y Frazer Nash.

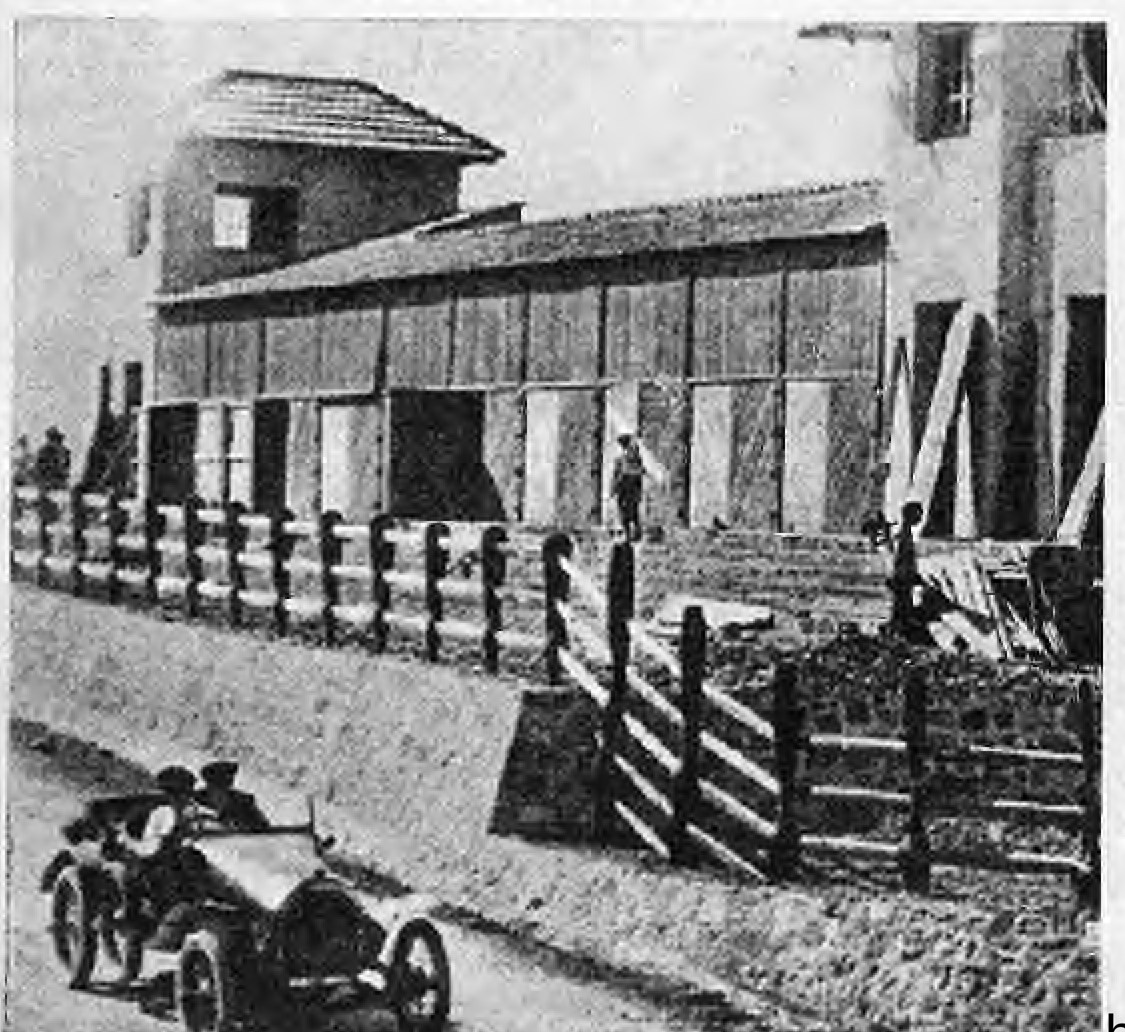
Aunque muchos pilotos de gran fama han logrado vencer dos veces en la Targa (Nazzaro, Masetti, Costantini, Divo, Varzi, Nuvolari, Villoresi, Biondetti, Maglioli, Bonnier), sólo uno ha logrado escribir tres veces su nombre, en compañía de otros, pues siempre corrió cuando el reglamento exigía un equipo de dos pilotos, por lo menos: el afortunado es el belga Oliver Gendebién, quien ganó con la Ferrari en 1958 (con Musso); en 1961 (con von Trips) y, por fin, en 1962, con Rodríguez y Mairesse.

La historia de una carrera que dura desde 60 años es larga, y no se puede contar en un artículo. Hubo altibajos, hubo momentos en que se temió no hacerla más como después de la guerra última, cuando Florio, ya viejo y casi pobre, no pudo hacer otra cosa que poner su Targa como premio a la vuelta de Sicilia, para no perder la continuidad de la organización; pero con tesón logró llevarla nuevamente a su escenario natural, Madonie, en 1951, donde se sigue haciendo, aún después de su muerte, producida el 6 de enero de 1959.

En 1957, después de graves accidentes en carreras (el más grave fue el de Le Mans), la Targa Florio no se corrió como prueba de velocidad, sino de regularidad, siendo ganada por ¡un Fiat 600! Pero, por suerte, el sentido común logró convencer a los responsables sobre la inutilidad de prohibir las carreras, y nuevamente se corrió desde 1958 en adelante.

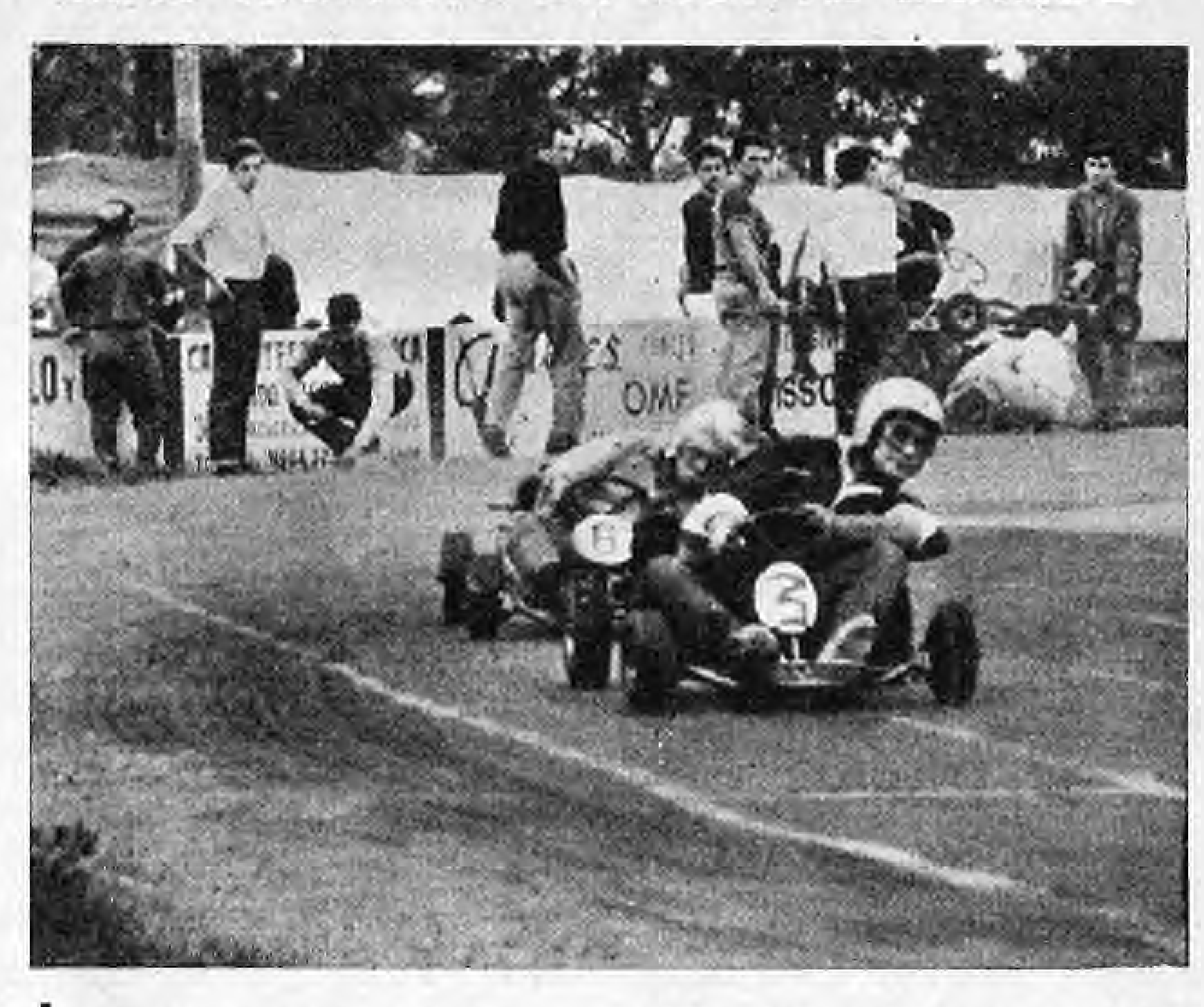
Quizá el valor de la victoria en la Targa reside en el hecho que un coche, para ganar, debe serlo "de veras". Hoy el camino es bueno, pero está lejos de ser un billar. A pesar de que se llega a Palermo en jet y hay muchos y muy buenos hoteles, la Targa conserva algo de sus aspectos salvajes, gracias al paisaje local; los coches son muy distintos, pero por un instante, en 1966, parece vivirse en el pasado: es cuando pasan todos los coches ganadores de antaño que se pudieron traer a la Madonie para el aniversario. Faltan muchos de los pilotos, pero están Cagno y Brivio, Villoresi, Cortese y Maglioli, Moss y Gendebien, y los de ahora, y, posiblemente perdidos entre la muchedumbre, algunos de los futuros ganadores.

GIANNI ROGLIATTI



Un entusiasta competidor de una ya lejana edición de la Targa, pasa frente a la fábrica de aviones de Florio, señor de vidas y haciendas de la isla. Las hélices sobrantes eran buenas para cercos.

MAS KARTING EN MONTE GRANDE



La lluvia del domingo 1° de mayo había impedido la realización de la final, por lotanto el Monte Grande Karting Club decidió realizar la final, anteayer por la mañana. Por otra parte, a la tarde, se disputó otra competencia con sus respectivas series y la final.

La primera prueba fue con validez para el puntaje del campeonato argentino de fórmula B, bajo la fiscalización de la Federación Argentina de Karting. Esta competición fue ganada por Alfredo Picquart (54) en 12m35s4, a un promedio de 53,333 km/h para las cuarenta vueltas. Luego se clasificaron Oscar Sobral (28) a 15s, Pedro Camareri (53) a 16s, también del primero, Virginio Capaccione (3), Alberto Guzmán (20) a una vuelta del ganador, Aldo Arnaldi (6) a una vuelta y Norberto Bavastro (23) a cinco vueltas.

La primera serie de la carrera disputada por la tarde, terminó con la victoria de Virgilio Capaccione (3), seguido por Aldo Arnaldi (6) a dos segundos y Jorge Lafranconi (62) a dos segundos y una décima. La segunda serie tuvo como ganador a Roberto del Campo (33), seguido de Jorge Mejian (5) a cuatro segundos y Alfredo Picquart (54) a dieciseis segundos. La tercera serie culminó con la victoria de Armando D'Arminio (9), que tuvo como escoltas a Alberto Guzmán (20) y Pedro Camerieri (53), que terminaron a pocos metros del ganador. *La serie más veloz fue* para Del Campo, quien recorrió las diez vueltas a un promedio de 54,430 km/h.

La final a treinta vueltas fue ganada por Virgilio Capaccioni (3), quien empleó 9m26s2 a un promedio de 53,617 km/h. Los puestos subsiguientes fueron ocupados por Roberto Del Campo (33) a seis décimas, Pedro Camarieri (53), Alfredo Picquart (54), Armando D' Arminio (9) y Oscar Sobral (28), ganador del repechaje. El récord de vuelta fue establecido por Pedro Cafarieri (53) en la décimoquinta quien tardó 18s6 para recorrer los 280m del circuito a un promedio de 54,430 km/h.

FOMENTO AUTOMOVILISTA EN SANTA ROSA

El Aero Club Pampeano de Santa Rosa, La Pampa, hizo disputar anteayer una carrera de autos de la categoría de Fomento Automovilista (derivada de la anterior Limitada del 27, que tanto arraigo tiene en el interior del país).

Intervinieron en la misma doce vehículos que compitieron en dos series, pasándose luego a disputar la competencia final que fue ganada brillantemente por el volante de General Acha, Abel Thomas.

En los intervalos entre series y la carrera final, se disputó una prueba motociclística para máquinas de hasta 100 cm³ de cilindrada, ganando la misma, Antonio González, de la localidad de Miguel Riglos.

Según informes de la entidad organizadora de la interesante reunión se recaudaron en concepto de entradas y de cantina $ 475.000, lo que puede dar una idea de cómo le dieron al quebracho los muchachos de Santa Rosa (¡dichosos ellos!).

CLASIFICACION

Primera serie

1° Carlos Lanatta (de Santa Rosa), 10 vueltas. 2° Abel Thomas (de Gral. Acha), 10 vueltas y 3° Ricardo Rodríguez (de Bahía Blanca), 10 vueltas.

Segunda serie

1° Orlando Sotro (de Banfield), 10 vueltas. 2° José Seminari (de Gascón), 10 vueltas y 3° Onofre López (de Gral. Acha), 10 vueltas.

Final

1° Abel Thomas, 30 vueltas. 2° Onofre López, 30 vueltas. 3° Orlando Sotro, 30 vueltas. 4° José Seminari, 29 vueltas y 5° Ricardo Rodríguez, 28 vueltas.

PROMEDIO DEL GANADOR: 103,800 km/h.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PUESTA A PUNTO

3ra parte: LA COMPRESION

por GUILLERMO MARTIRE



Asegurar una compresión correcta dentro de los cilindros del motor, es una operación, o mejor dicho un conjunto de operaciones, que entra en el complejo de la puesta a punto.

Este conjunto de operaciones comprende fundamentalmente: asegurar el correcto cierre de las válvulas, la "estanqueidad" de los pistones (p. ej. evitar el pasaje de compresión al cárter en los motores de cuatro tiempos) y asegurar el perfecto estado de todas las guarniciones de la admisión.

Asumiendo la premisa de que el motor orgánicamente está perfecto, la "estanqueidad" mencionada no ofrecerá dificultades (pistones, aros y superficie interior de los cilindros en condiciones óptimas) y las guarniciones o juntas estarán en estado adecuado. Para constatar esto se puede recurrir a la medición de la compresión con un compresómetro (manómetro que se aplica directamente en el orificio de alojamiento de la bujía, una vez que ésta se ha removido).

Para realizar esta operación, se quitan todas las bujías y se mantiene la mariposa del acelerador abierta (para ello se pisa a fondo el acelerador), se acciona el arranque y se hace girar el motor efectuándose la lectura, la que en general podrá oscilar entre 6 y 10 kg/cm² como valor mínimo. Esta lectura deberá ser uniforme para todos los cilindros. Ahora bien, un cilindro con aros en mal estado u "ovalado" manifestará en la constatación una presión baja, pero ésta puede ser debido a que una válvula no cierre bien (luz de válvula incorrecta o que apoye mal).

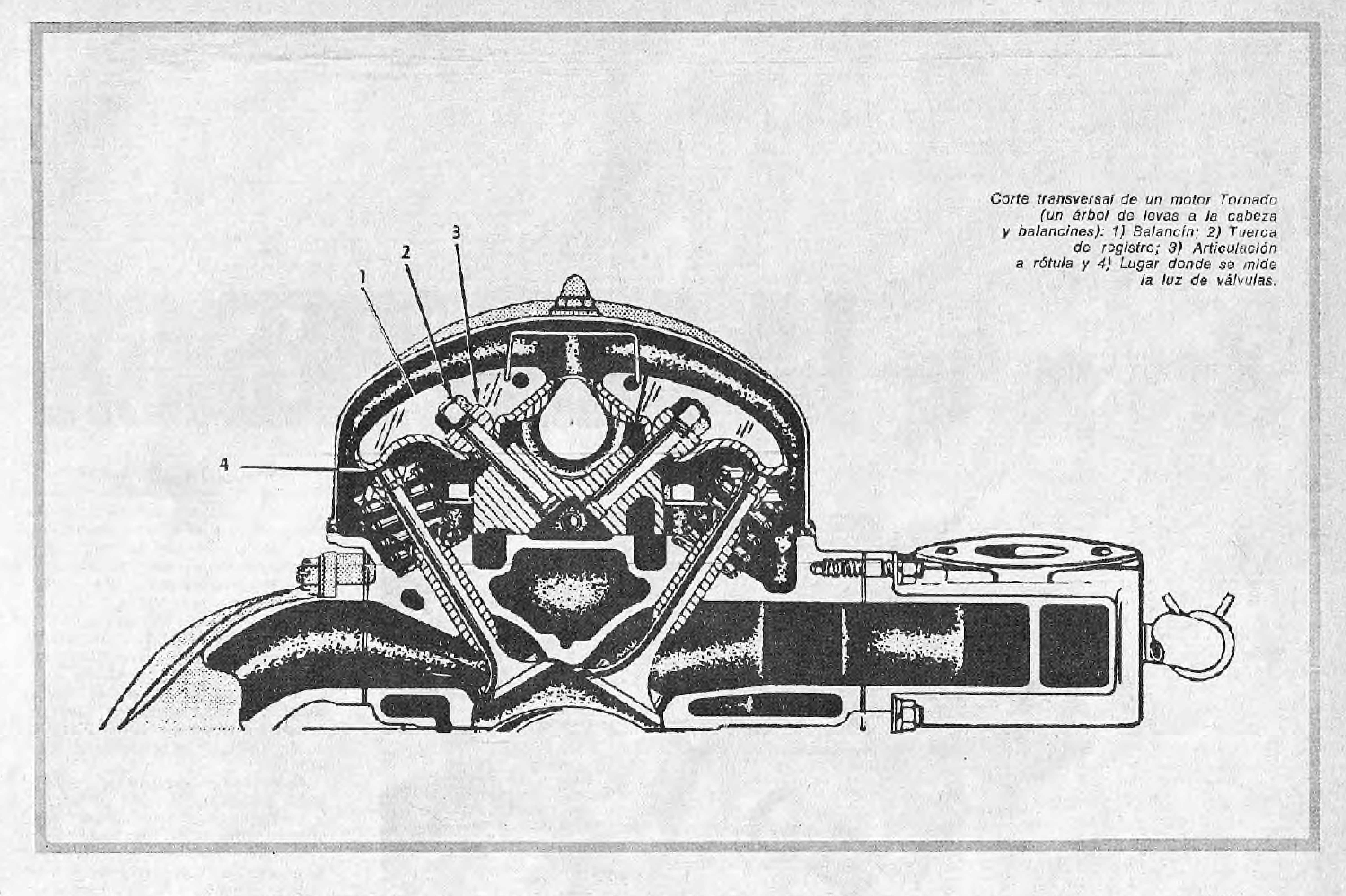
Se procede entonces a regular la válvula; si el defecto persiste, se removerá la cabeza de cilindros para verificar el estado de la válvula y solucionar el problema si la misma estuviera defectuosa (fresar asiento, cambiarlo y/o esmerilar válvula o cambiarla).

Si hecha esta operación, el defecto (compresión deficiente) persiste, se deberá sacar el pistón o resignarse a rectificar o encamisar el cilindro.

Otra constatación muy interesante puede efectuarse con un vacuómetro (medidor de la depresión en la admisión) conectado en el múltiplo de admisión (nunca en el tubo del avance de vacío, ya que está situado en un punto donde la depresión no interesa).

Generalmente este sencillo instru-

→



Corte transversal de un motor Tornado (un árbol de levas a la cabeza y balancines): 1) Balancín; 2) Tuerca de registro; 3) Articulación a rótula y 4) Lugar donde se mide la luz de válvulas.

mento viene graduado en pulgadas de mercurio entre 0 y 30. Con motor funcionando al mínimo —regulando—, y una vez que se ha alcanzado la temperatura de régimen, el valor del vacío queda fijo entre 17 y 21 pulgadas.

Valores fijos diferentes al mencionado u oscilantes, son demostrativos de defectos en el sistema de compresión como se ve a continuación:

a) Aros en mal estado: aguja fija debajo de 17 pulgadas.

b) Junta del múltiple o del carburador defectuosa: aguja fija entre 8 y 15 pulgadas.

c) Válvula pegada: la aguja baja ocasionalmente 4 pulgadas bajo del valor normal.

d) Válvula que no cierra bien: la aguja baja ocasionalmente 2 pulgadas bajo el valor normal.

e) Guarnición de tapa de cilindros defectuosa: la aguja oscila regularmente entre 5 y 19 pulgadas.

Acelerando fuertemente y dejando luego sin accionar el acelerador, la aguja debe bajar a 5 pulgadas y luego ascender a 27 pulgadas.

LA REGULACION DE LAS VALVULAS

Asumiendo entonces de que todo anda bien (orgánicamente, repetimos) se debe proceder a verificar el correcto cierre de las válvulas y su apropiada apertura, mediante la regulación de la "luz" de las mismas, o más propiamente del comando de las válvulas.

Las instrucciones para esta operación varían de motor a motor, algunos requieren una regulación en caliente y otros en frío; para hacerlo en caliente, se debe hacer funcionar el motor bastante tiempo como para que tome la temperatura de régimen (70/80°C aproximadamente).

La operación de la regulación de las válvulas es muy importante, porque con ella se evita muchas veces que una válvula se arruine por escapes de gas a alta temperatura que se cuelan por los intersticios de la tronera no cerrada correctamente (luz insuficiente —se suele notar en el escape cuando hay "rechupes"—). Otras veces el juego o luz excesiva hace, al mismo tiempo que un aumento del ruido mecánico, correr el peligro de rotura de balancín o de varilla, paralelamente la válvula con luz excesiva se abre con retraso (y cierra antes), en consecuencia la duración de la apertura es menor, con la consecuente pérdida de prestación del motor. Una luz que tenga un exceso de cinco décimas de milímetro (el orden de una luz de válvula corriente oscila entre 0,2 y 0,8 mm) reduce la duración de la apertura de una válvula en 10°.

La operación de regulación de la luz de válvulas, es sencilla, pero debe efectuarse muy cuidadosamente para obtener resultados satisfactorios. Las herramientas son mínimas: un par de llaves y el juego de calibre sonda. La inmensa mayoría de los motores derivados "a competición" tienen válvulas a la cabeza, ya sea comandadas por varillas y balancines, o árbol de levas a la cabeza.

En nuestro medio prevalecen los "varilleros", existiendo prácticamente dos marcas solas con árbol de levas a la cabeza: Tornado y Alfa Romeo (Giulietta, el modelo más difundido). La operación es básicamente la misma, pero indicaremos las tres variantes antes mencionadas para encuadrar en las generales de la ley.

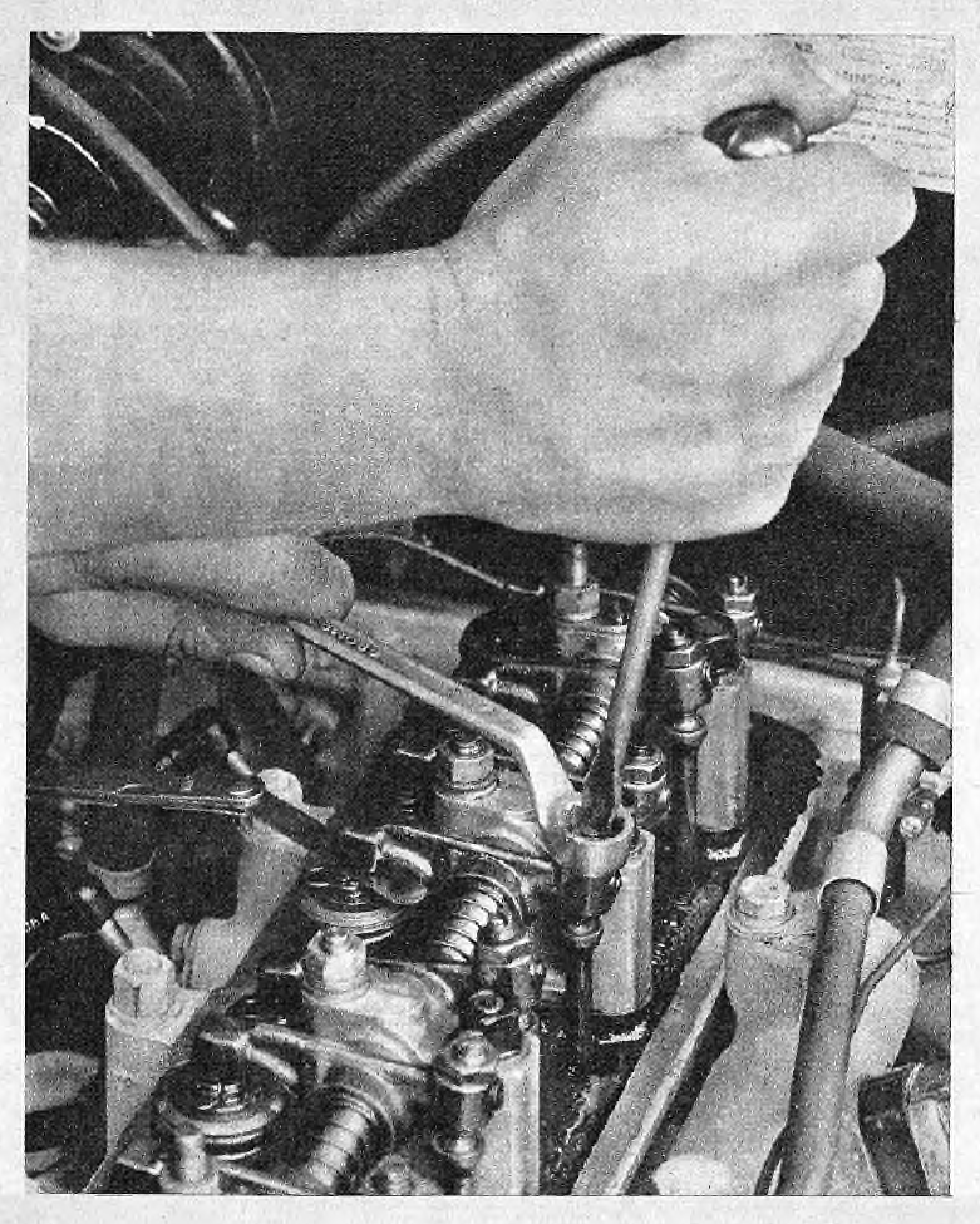
Para regular un "varillero", se quita la tapa cubre válvulas, y se comienza ordenadamente a regular las válvulas del cilindro N° 1. Se ponen ambas válvulas de dicho cilindro en posición de ceradas (las levas correspondientes deben presentar a los botadores su parte "muerta") y se introduce entre el balancín y el vástago de la válvula el calibre-sonda, verificando la luz. Dicho calibre debe quedar ligera pero firmemente oprimido entre ambas superficies. Si la distancia o luz no es la correcta (calibre que no entra o que baila) se destraba la contratuerca de la regulación con una llave y se acciona la tuerca de registro con otra llave, hasta que el calibre quede oprimido correctamente. En esa circunstancia se vuelve a ajustar la contratuerca, volviendo a verificar la luz después del ajuste. La operación lógicamente se repetirá para cada cilindro.

Generalmente cuando el motor ha sido "preparado", es decir su régimen de rotación incrementado, se suele dar una luz de válvulas algo más grande que la correspondiente al motor standard (1 décima de milímetro ya que al tener el árbol de levas más cruce que el normal la pérdida de duración de apertura de las válvulas no influye tanto en la prestación del motor, por otra parte se preven de esta manera problemas que pueden derivarse de la dilatación excesiva del mecanismo de comando de las válvulas por el aumento de temperatura de régimen.

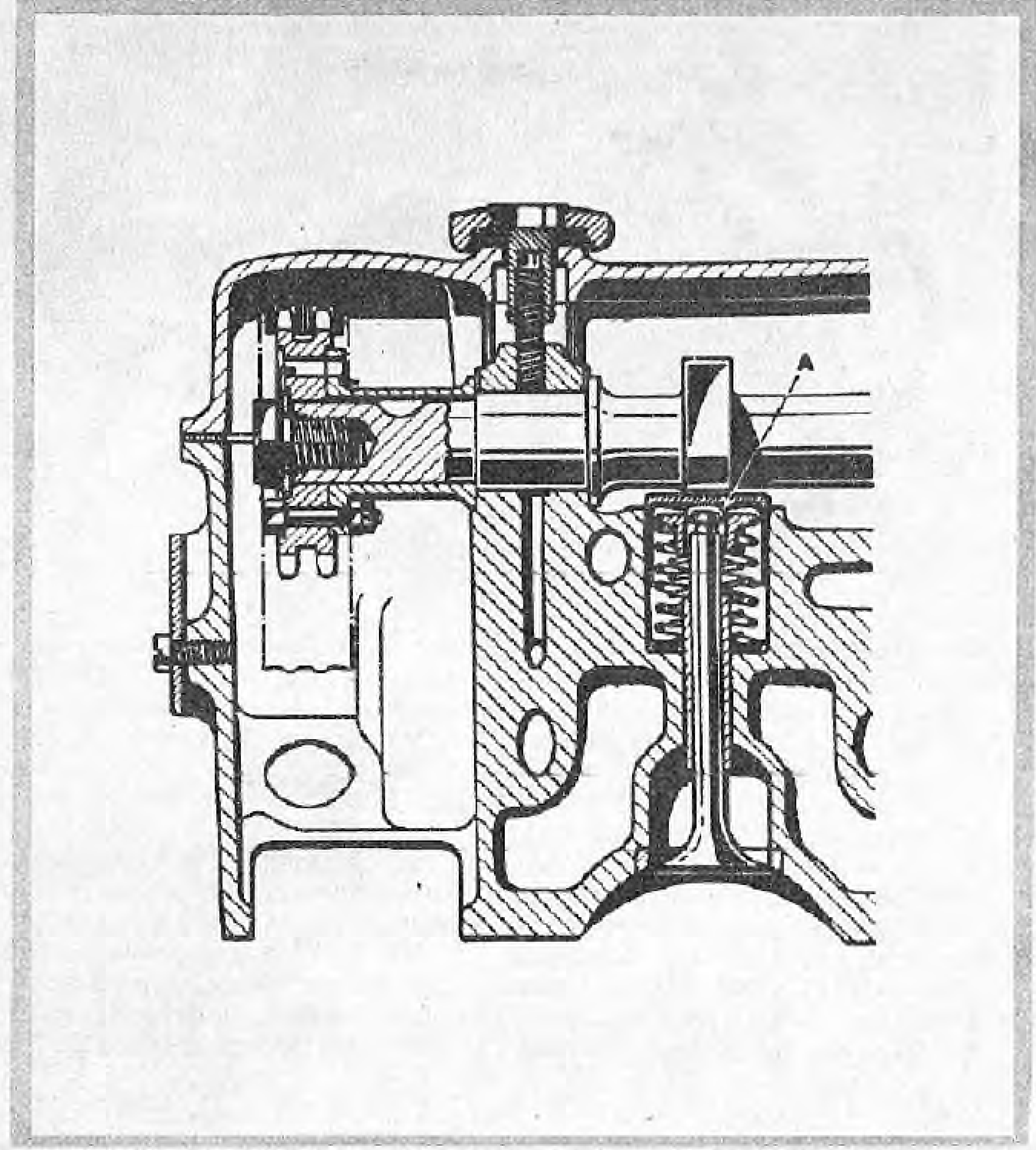
Como hemos dicho, el "doble árbol" más difundido en nuestro medio es, sin lugar a dudas, el Alfa Romeo Giulietta, la regulación de válvulas de este motor es también clásica y la indicaremos brevemente.

En primer lugar se quita la tapa cubre-árboles, luego se hace girar el motor hasta que el pistón N° 1 llegue al PMS en la carrera de expansión. Se quita el "clip" de unión de la cadena de distribución y se abre ésta. Se retira hacia atrás el tensor de la cadena, soltando previamnete su bulón de fijación, luego se ata a un extremo de al cadena un alambre de cobre de 1,5 metros de largo y se tira del otro extremo hasta retirar la cadena totalmente. (En consecuencia el alambre habrá ocupado aproximadamente el lugar de la cadena y se podrá volverla a poner fácilmente). Hay que tomar la precaución de no girar el cigüeñal, para que no se pierdan la correspondencia entre las marcas que llevan los piñones del cigüeñal y el intermediario adyacente. Con los árboles de leva libres de la cadena se gira uno de ellos (el correspondiente a la válvula a regular) hasta que la superficie "muerta" de su leva apoye contra el botador de la válvula, con el motor frío se mide la luz correspondiente. (lógicamente con un calibre-sonda). Se toma nota de cada medida, si éstas son mayores o menores de 0,025 mm. respecto de los valores admisibles (p. e. válvula de admisión recién instalada 0,425 mm. y al límite de desgaste 0,40 mm.), la pastillita que va colo-

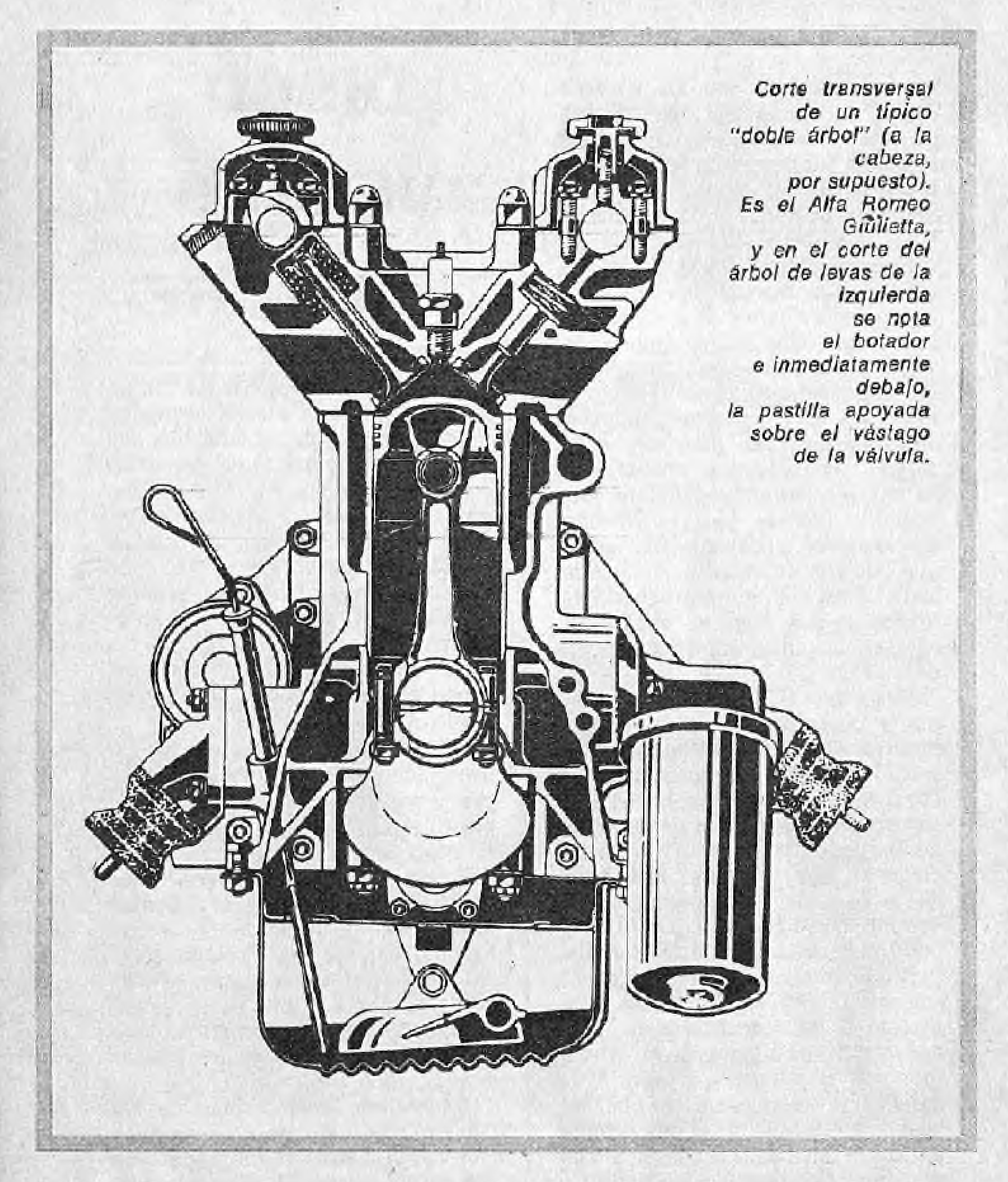
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Regulando válvulas en un "varillero": con el calibre colocado entre el vástago de la válvula y el balancín, se desajusta la contratuerca con una llave y se acciona el tornillo de registro, que en este caso tiene muesca para destornillador.



Corte longitudinal de la parte anterior de una tapa o cabeza de cilindros Alfa Romeo Giulieta. La flecha indica (A), la pastillita reemplazable para dar la luz de válvulas correcta.



Corte transversal de un típico "doble árbol" (a la cabeza, por supuesto). Es el Alfa Romeo Giulietta, y en el corte del árbol de levas de la izquierda se nota el botador e inmediatamente debajo, la pastilla apoyada sobre el vástago de la válvula.

cada en el extremo del vástago de la válvula, debe ser cambiada por otra de espesor conveniente.

La fábrica entrega pastillitas de varios espesores desde 1,5 a 2,5 mm. escalonadas de 0,025 mm.

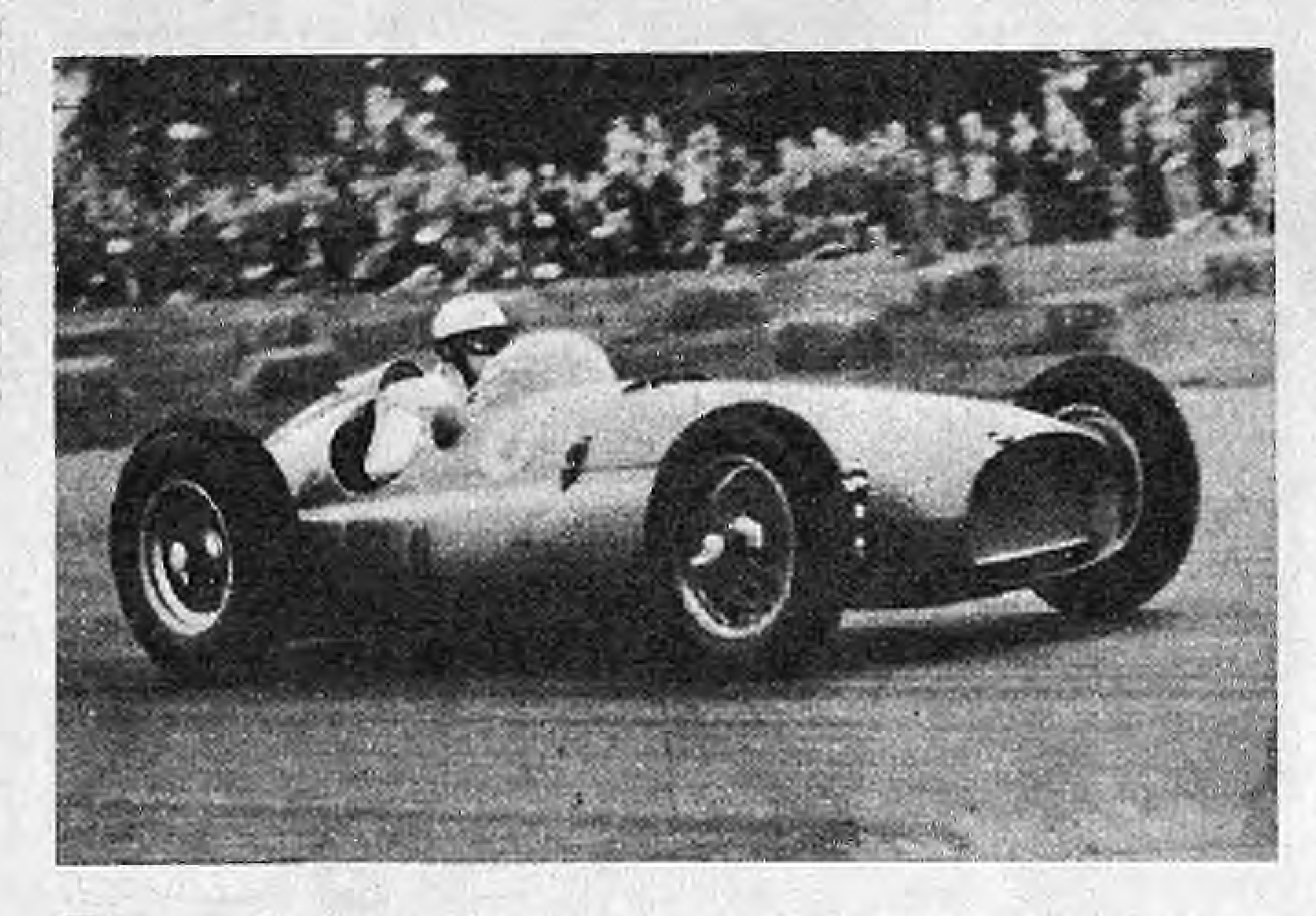
Se quitan los árboles de leva y, una a una se quitan las pastillitas de las válvulas que deben ser cambiadas, si por ejemplo la medida de la luz de una válvula fue de 0,60 mm. cuando la indicada debía ser 0,45 mm., el espesor de la nueva pastillita deberá ser de 1,5 mm. (el espesor básico mínimo de luz correcta) más la diferencia entre la luz medida y la indicada: 0,60 — 0,45 = 0,15 mm., es decir la nueva pastilla deberá ser la de 1,5 + 0,15 = 1,65 mm. con lo cual la luz volverá a ser la preestablecida.

El motor Tornado producido en nuestro país tiene un árbol de levas a la cabeza y acciona a las válvulas mediante balancines que están articulados a rótula. La regulación de las válvulas en este caso es muy sencilla; para esto se retira la tapa de balancines y se hace girar a la leva Nº 1 hasta que quede hacia abajo, se rosca la tuerca del balancín de la válvula de escape o de admisión hasta que haya una luz de 0,178/0,203 mm., verificando la distancia con un calibre-sonda ubicado lógicamente entre el balancín y el vástago de la válvula. Girando la tuerca del balancín en el sentido de las agujas del reloj disminuye la luz y viceversa.

Luego se hace girar el árbol de levas en el sentido normal de trabajo y se constata que la luz no aumente, en caso contrario se repite la operación.

INDICE DE LAS NOTAS

PARTITURA PARA DIECISEIS CILINDROS



El que podría haber sido el más esplendoroso coche de carrera de la historia, nunca llegó a ser más que un elegante fracaso. En la mejor de las coyunturas, porque durante la mayor parte del tiempo no fue más que un fracaso sin elegancia.

Nos referimos al B.R.M. V16 a compresor de 1950-53; maravillosa máquina, y uno de los pináculos del desarrollo del motor a explosión (generó casi 600 HP con solamente 1.500 cm³, y su eventual potencial de desarrollo se estimaba alrededor de los 1.000 HP), nunca pudo demostrar en la práctica lo que valía, y al final, cansados de esperar, los organizadores de carreras lo dejaron virtualmente fuera de fórmula (en 1952, ya que Alfa-Romeo se había retirado y la B.R.M. no funcionaba como era debido, los organizadores se pusieron de acuerdo, ignoraron la fórmula "oficial" de la F.I.A. de 1.500 cm³ a compresor o 4.500 cm³ sin compresor, y se volcaron hacia la Fórmula 2 de entonces: 500 cm³ sobrealimentados o 1.500 cm³ aspirados).

Además de los ingentes problemas de puesta a punto de un motor tan diabólicamente complicado, y de los siempre presentes problemas de falta de recursos, el equipo B.R.M. siempre tuvo su particular mala suerte. Llegó a ser famoso en Europa ese problema, que nosotros llamaríamos "yetta"...

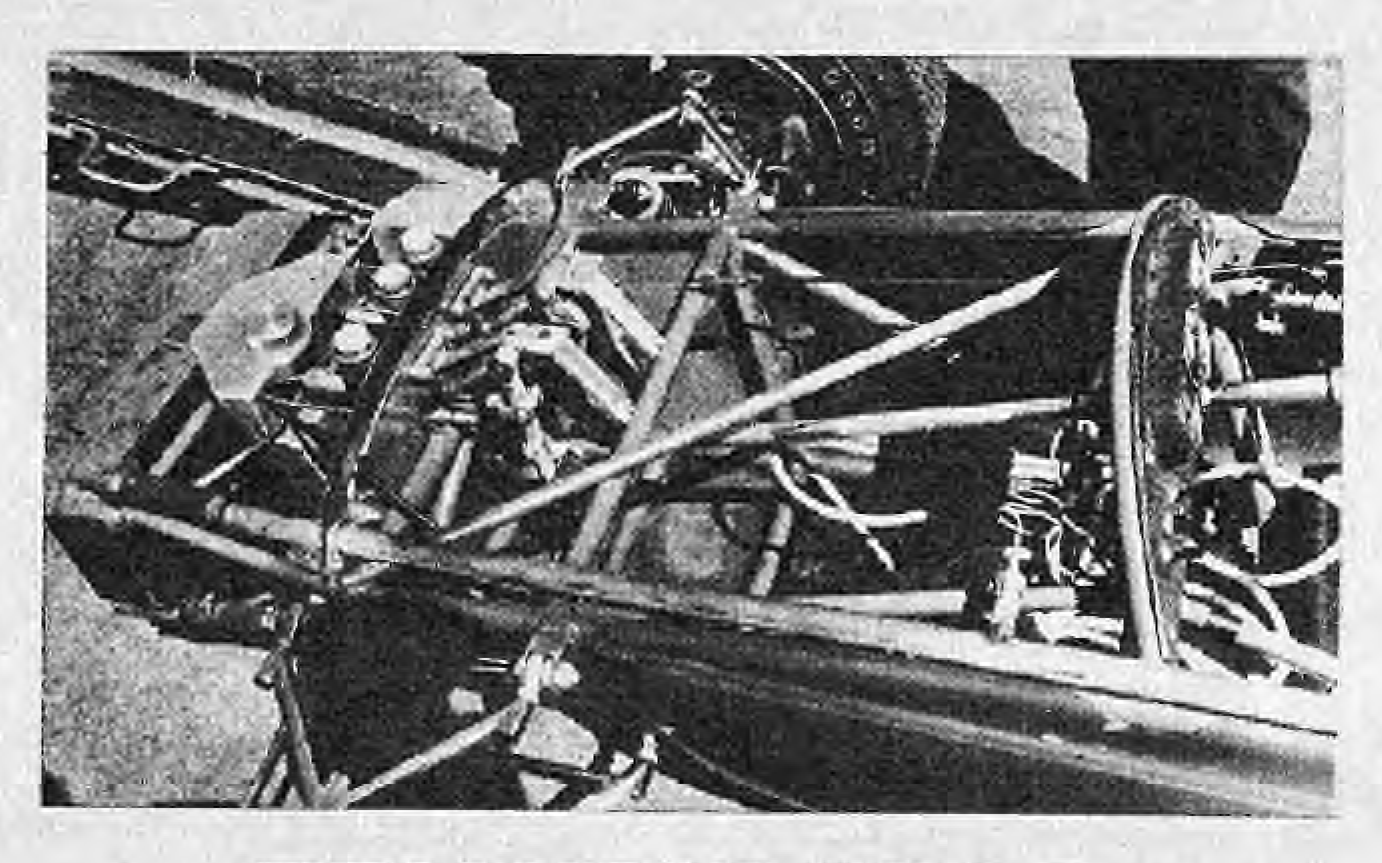
En su primer largada, en una carrera en Silverstone en 1950, cuando media Inglaterra estaba pendiente de "su" coche, el piloto soltó embrague, aceleró, y se cortó el palier en la largada. Se habían practicado decenas de largadas de carrera, pero justo en la "verdadera", se rompió...

Corrió muchas veces, pero siempre se rompían las cosas más insólitas. Sin embargo, el coche caminaba muy fuerte. Un buen día lograron que Juan Manuel Fangio, entonces campeón del mundo, accediera a probar el auto con miras a firmar contrato con ellos. Reproducimos lo que al respecto dice Raymond Mays, verdadero "padre de la criatura" en su libro "BRM":

"La prueba de la B.R.M. por parte de Fangio resultó ser un acontecimiento muy interesante. Todos los pilotos que hasta ese momento habían piloteado la B.R.M. la habían tratado con suma cautela. Algunos se habían mostrado francamente asustados de su gran velocidad y elevadísimas rpm; todos, en cualquier caso, habían andado con pies de plomo. Fangio fue el primer hombre que dominó el coche completamente. Para él era como cualquier otro auto. A Fangio parecía no importarle para nada la potencia del auto; siempre que estuviera cómodo y tuviera buena visibilidad, manejaba cualquier cosa.

"Lo llevé a Folkingham (aeródromo que se usaba para pruebas) en un Zephyr. Se sentó en el B.R.M. y salió como un disparo, llevando el coche a 11.500 rpm como si ya lo hubiera manejado una veintena de veces. Lo esperamos.. pero no apareció. Nosotros, lógicamente, estábamos preocupados. Al final subimos a nuestros autos particulares y fuimos a ver qué pasaba. Había entrado muy fuerte en una curva a la derecha, bastante difícil, y se había ido al pasto. Lamentablemente, en el pasto había escondido un durmiente de ferrocarril y éste sirvió para romper un caño de escape y su múltiple.

"—Lo siento mucho, —dijo Fangio, y nosotros nos abocamos a reparar el auto; tardamos tres horas. Después Fangio completó su ensayo, arrojando el B.R.M. por el circuito a velocidades increíbles para un hombre que nunca antes había manejado el auto. ¡En poco tiempo estaba dando la vuelta en Folkingham en cuatro segundos menos que to-



TRIANGULADOS VENCEREMOS

La construcción de la estructura tubular de un automóvil es relativamente fácil, siempre que se tenga la receta. Brabham (foto) la tiene, evidentemente. Hay tres premisas básicas: cada uno de los caños debe trabajar exclusivamente a la tracción y/o a la compresión (cargas que provoquen flexión o torsión, excomulgadas); todos y cada uno de los caños deben formar un triángulo con otros dos cualesquiera de los que estén soldados a sus extremos; todas las cargas deben concurrir a los nudos, entendiéndose por nudo la unión de por lo menos tres caños. Para quienes esto no esté suficientemente claro, volvamos al Brabham.

Ante todo descartemos el caño longitudinal que corre, en primer plano en la fotografía, por el borde superior del chasis. Este caño sólo se utiliza para el transporte de agua de la refrigeración y no cumple función estructural (en otros diseños cumple la doble función). Las cargas o esfuerzos que entran por esta punta de la estructura, son las determinadas por la suspensión y el frenado de las ruedas delanteras y los esfuerzos del piloto sobre los pedales y el volante.

Dos cuadrángulos colocados transversalmente son los encargados de recibir estas cargas. El posterior es abierto, pues por él deben pasar la columna de dirección y las piernas del piloto. Los cuatro soportes posteriores de la suspensión delantera están unidos a sus cuatro ángulos. El cuadrángulo delantero está fuertemente triangulado, pues su tarea es mucho más importante. Sus cuatro ángulos reciben las articulaciones anteriores de la suspensión delantera; sobre él actúan las cargas longitudinales impuestas por la pedalera y las cargas transversales provenientes de la dirección; este elemento debe impedir, además, todo movimiento del radiador y depósito de aceite que cuelgan en voladizo hacia adelante. Elásticos y amortiguadores, fijados a sus ángulos superiores, agravan la concentración de cargas en esta zona.

Volvamos al cuadrángulo posterior y observemos el nudo que se observa en la fotografía, sobre el costado derecho del automóvil. Allí concurren dos de los caños que componen este cuadrángulo, el caño longitudinal superior, un caño diagonal que triangula una parte de la estructura longitudinal y el soporte trasero de la parrilla superior de la suspensión delantera.

No se trata de ser exquisitos; la correcta aplicación de estos conceptos es indispensable para obtener la máxima rigidez de la estructura con el mínimo de peso. Y es importante también para que los huesos del conductor se mantengan en sus respectivos lugares y con sus correspondientes longitudes.

DISCO VERSUS ALAMBRE

Cuando hace algunos años los ingleses empezaron a usar ruedas de disco con fijación a bulón, los alaridos de los puristas se escucharon en todo el planeta. Sin embargo, la apostasía de Cooper y Cía. tenía su razón de ser; las ruedas de alambre se fundamentaban en el uso de mazas Rudge de estriado central, que permitían el rápido desmonte de una rueda con cubierta gastada y su sustitución, en cuestión de segundos, por otra rueda "fresca".

Sin embargo, los coches de carrera fueron haciéndose más chicos y más livianos, y además —por qué no decirlo— menos aceleratívos, de modo que eran mucho menores las solicitudes sobre las cubiertas y éstas, entonces, podían cómodamente durar una carrera. En los días de las "bestias peludas" a compresor, a veces un juego de gomas a duras penas alcanzaba a durar 150 kilómetros, pero con el advenimiento de los coches nuevos, todo eso cambió.

Descartada la necesidad de hacer cambios de rodado —salvo la muy improbable eventualidad de una pinchadura —, encontramos

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

por RONALD HANSEN

dos los que habíamos manejado antes!...

"Fangio había sido acompañado a Inglaterra por su rechoncho connacional, Froilán González, quien había dejado el equipo Ferrari y tenía muchas ganas de manejar una B.R.M. Era un hombre muy agradable, con algunos modismos un poco infantiles, pero sumamente simpático, y aunque era un poco brusco con los autos —su sobrenombre era **El Toro de las Pampas**— no rompía los coches tan frecuentemente como la gente se imaginaba..."

Fangio y González firmaron para B.R.M. Sin embargo, poco después Fangio se accidentó en Monza y estuvo radiado de las carreras por el resto del año. González luchó bastante con el coche, que tenía una potencia impresionante pero siempre rompía algo. No obstante, ganó varias carreras chicas.

Dicen los que lo escucharon que la sinfonía de sus 16 cilindros era algo francamente impresionante, un aullido que ensordecía, que tapaba los ruidos de todos los otros coches. Nunca hubo un coche de carrera que hiciera un ruido similar, y cuando recordamos la sinfonía de la doce cilindros 7.500 rpm de la Ferrari de Peter Whitehead en Palermo, 1949, lamentamos profundamente nunca haber escuchado esos 16 cilindros a 11.000 rpm que caracterizaron al fabuloso y temperamental B.R.M.

---

que la rueda de disco es más liviana y más fuerte que la de rayos. Además, los rayos pueden cerrarse sobre las estrías e impedir la salida de la rueda, como ocurrió en dos oportunidades en coches piloteados por Fangio (¿cordonazos?), o pueden perforar la llanta y pinchar las cámaras.

Las ruedas de alambre eran lindas, pero no siempre lo prácticas que debían ser; permitían enfriar mejor los frenos de campana, pero esa ventaja desapareció cuando se generalizó el freno de disco. Además, solían romperse: en el Autódromo Municipal, hace muchos años, se mató un corredor con un M.G., aunque el deficiente mantenimiento era el principal responsable, en este caso, del inconveniente.

Cuando Alberto Ascari fue a correr en Indianápolis, el equipo del Cavalino Rampante pregonó a los cuatro vientos que las ruedas que ellos usaban eran mucho mejores que las norteamericanas a disco. Y en carrera, una rueda de alambre se le rompió a Ascari y éste estuvo a punto del accidente fatal.

Son más livianas, más fáciles de balancear, no necesitan mantenimiento, son más baratas y más fuertes. Se seguirán usando ruedas de maza estriada en carreras largas, pero los Grand Prix ya están definitivamente encaminados con la rueda de disco, fundida, estampada, o lo que sea.



Con prolijidad, con firmeza, así condujo Reutemann el coche que lo llevara al triunfo final en Lobos. Así se dobla

LOBOS: algo para recordar

Una hermosa carrera donde ganaron Reuteman, Tullio Riva, Parisi y Pécora y hasta corrieron dos lobitas

La sola mención del número de participantes en la IVª vuelta de Lobos para TC, es suficiente para dar una idea cabal de la resonancia que tiene esta prueba, tanto entre los pilotos como entre el público. Los 114 inscriptos hablan por sí solos, y no había únicamente cantidad, había calidad, que es lo más importante. Y por si esto fuera poco una grata sorpresa, una nota insólita... dos damas al comando de un Renault Gordini se hicieron presentes en el punto de partida.

Con una organización acorde a una competencia de esa envergadura, la carrera se inició exactamente a las 8.30 con una diferenica de 10 segundos entre coches y 2 minutos entre categorías. Fueron 85 los autos que partieron y luego de poco más de 35 minutos apareció en el fondo de la recta el puntero en la ruta de la categoría A que en ese momento era Juan Sampayo. Luego y con muy poca diferencia entre sí, lo hicieron "Pécora", Dinolfo y otros, mientras que en los tiempos netos era Calduch el que tomaba la delantera con 20 segundos a su favor sobre el veterano Juan Carlos Gallo. En la BC ya estaba puntero Carlos Ruesch —con su Renault-Berta sigue dando que hablar— seguido por el Auto-Unión de Tullio Riva y en la C era líder absoluto Carlos Reutemann, escoltándolo Roberto Pedelaborde y Angel Dinezio, quien fue la revelación del día, ambos con el mismo tiempo.

En tanto la carrera fue avanzando, se notaba la neta superioridad de los medios mecánicos de Reutemann y Pedelaborde que se alejaban de sus perseguidores, notándose también el retraso de los Fiat del equipo Sergi conducidos por Mayorga y Saccomano.

La lucha que se había entablado en las posiciones siguientes era de ribetes singulares, ya que luchaban mano a mano los Fiat 1500 con los Peugeot 403 —que otra vez comenzaron a caminar— de Hugo Sala —el piloto de Lobos que reaparece luego de una larga ausencia y que se escudó bajo el seudónimo de "El Gitano"—, Abby Apkarian y



Ya faltan pocos metros para que Tullio Riva se adueñe de la clasificación final de la BC. Córdoba está de parabienes.

El ganador de la subdivisión hasta 850 cm^3, Emilio O. Parisi, pasa pegado a la cola del 2 tiempos de Horacio Gastien. Más adelante pasaría al frente al Renault.

Las lobitas antes de partir. A la derecha la piloto: Dora Bavio, junto a ella su acompañante Norma Ventre. ¡Vive la femme!



CAMPEONATO ARGENTINO DE TURISMO

Categoría A (hasta 700 cm^3)		
1º	Scaramella, Rogelio	15,5
2º	Bornancini, Benjamín	12
3º	Ferrea, Carlos	10
3º	Gallc, Juan Carlos	10
5º	"Pécora"	9
Categoría B (701 a 850 cm^3)		
1º	Copello, Eduardo	21
2º	Ruesch, Carlos	12
3º	García, Juan Pedro	9
3º	Parisi, Emilio	9
5º	Zanini, Enrique	5
Categoría C (851 a 1150 cm^3)		
1º	Riva, Tullio	9,5
2º	Gradassi, Héctor Luis	9
3º	Boschi, Edgardo	6
3º	Gastien, Horacio	6
3º	Visintini, Rosmualdo	6
Categoría D (1151 a 1600 cm^3)		
1º	Reutemann, Carlos A.	21
2º	Estéfano, Nasif	9
2º	Franco, Oscar	9
4º	Pascualini, Carlos	7
5º	Galluzzi, Miguel Angel	6
5º	García Giribone, Nicasio	6

del veloz auto de Nicasio García Giribone. En la categoría A al cubrirse el tercer giro había tomado la punta el De Carlo de "Pécora", seguido por Juan Sampayo y Dinolfo. En la BC continuaba holgado y sin problemas Carlos Ruesch, perseguido tenazmente por Tullio Riva y el Renault 1093 de Osvaldo Peña. En tanto las del "bello sexo", contra lo que opinaba gran parte del público, continuaban cruzando controles en marcha pareja y segura.

Durante las vueltas siguientes los primeros puestos se mantuvieron inamovibles, pese a que desde atrás se notaba un empuje enérgico de hombres como Carlos J. Martín (Fiat 1500), Nicasio García Giribone (Peugeot 403) y Juan P. Concaro (Fiat 1500). Al pasar la quinta vez por Lobos se producía una variante de importancia en las posiciones de la categoría menor, ya que empleaba el menor tiempo José R. Dinolfo en sorprendente avance, ubicándose segundo "Pécora" y tercero Sampayo. José Calduch que fuera primero durante las 2 vueltas iniciales, se retrasaba considerablemente con problemas de carburación que lo hicieron desertar más adelante. La BC continuaba igual, con Ruesch, Riva, Peña y Ginni en ese orden y en la D seguía al frente Reutemann con 47 segundos sobre Roberto Pedelaborde.

En la sexta vuelta las posiciones sufrían un nuevo cambio que ponía al comando del lote a Pedelaborde, quien aventajaba a Reutemann por 29 segundos, debido a que este último se había detenido a reabastecerse. A esta altura "Pécora" imprimiría a su máquina más velocidad y se ubicaría nuevamente al frente de la categoría, mientras que Ruesch que punteaba la BC cumpliría su última pasada ya que después se vería precisado a abandonar, tomando la delantera Tullio Riva con su Auto-Unión. Pero la octava no solo fue fatal para Ruesch ya que también se vieron superados por el Peugeot de García Giribone los Fiat de Cóncaro y Oliva, en tanto se retrasaba Martín. Ya en el séptimo giro se había anunciado el abandono definitivo de Roberto Pedelaborde, que fuera gran animador de la carrera.

Así se cubrió la última vuelta arribando en primer término a Lobos, Carlos Reutemann, poco después de las 12,45. Luego se fueron sucediendo las máquinas, ubicándose segundo García Giribone en una pujante arremetida final y Concaro lograba ponerse tercero ante Roberto Oliva por sólo 2 segundos de diferencia. Reutemann fue sin lugar a dudas, un ganador indiscutido, ya que merced a su andar fuerte y parejo se hizo acreedor a los laureles. Reutemann ya está aprobado en todas. Autódromo, montaña y ahora, en circuito mixto.

En la BC Tullio Riva logró también un triunfo que elaboró con serenidad y con la ventaja que le dio el abandono de Ruesch en la última vuelta.

La categoría A tuvo un ganador que luchó durante todo el transcurso de la prueba por el halago del triunfo, imponiéndose por escasa diferencia a un piloto que demostró condiciones que hasta ahora no conocía-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





"Pécora" cumple una nueva pasada con su noble Cupé De Carlo. Luchó y bien. Fue un justo ganador para la más "piccola" de las categorías.

mos: José R. Dinolfo, nombre que habrá que tener en cuenta para un futuro próximo.

Las de la pareja femenina: Dora M. Bavio y Norma Ventre —esta última, para información de los lectores, es hija del referee de fútbol— merecen un párrafo aparte. En Lobos debutaron y en Lobos se ubicaron séptimas en la BC y cuartas en la subdivisión hasta 850 con un Renault Gordini, que no es muy veloz pero sí muy noble. Respecto a la conducción no hay nada que decir. Hicieron su carrera, sin apuros pero corriendo dentro de un límite lógico teniendo en cuenta que son debutantes. Pusieron la presencia femenina que desde hacía mucho tiempo faltaba a nuestro automovilismo.

La organización no mereció objeciones de ningún tipo y además se nos atendió estupendamente bien.

El domingo próximo el T se traslada al Autódromo Municipal con los 200 kilómetros de la AAAS... y allí volveremos a ver al binomio de las "femmes porteñas". Hasta el domingo.

IVª VUELTA DE LOBOS

CLASIFICACION

Categoría A

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vueltas
1º	11	"Pécora"	De Carlo	4h40m47s	8
2º	17	Dinolfo, José R.	De Carlo	4h41m10s	8
3º	4	Sampayo, Juan	De Carlo	4h17m03s	7
4º	22	"Cardo"	De Carlo	4h19m06s	7
5º	19	"Klear"	De Carlo	4h24m57s	7
6º	10	Medina, Pedro	De Carlo	4h28m35s	7
7º	1	Moisés, Jorge	Isard	4h33m48s	7
8º	18	"Cámera-Watussi"	De Carlo	4h47m45s	7
9º	15	Mayr, Antonio J.	Isard	4h51m40s	7
10º	2	"Perry Mason"	De Carlo	4h09m20s	6
11º	12	Graziano, Raúl	Isard	4h34m12s	6

Promedio del ganador: 108,367 km/h.

Récord de vuelta: José Calduch en la primera: 32m48s a un promedio de 122,851 km/h.

Abandonaron: en la 1ª vuelta: 6, Ferrea, Carlos; 8, Iturralde, Lorenzo; 16, Scaramella Rogelio; 20, Cetra, Oscar; 21, Pertierra, Carlos A. En la 2ª vuelta: 3, "DES"; 25, Martínez, Roberto; 27, Míguez, Ariel. En la 3ª vuelta: 32, Gallo, Juan Carlos; 36, "Peter". En la 4ª vuelta: 14, Petrabissi, Abelardo; 24, Grigioni, Julio; 30, "Kabuky". En la 6ª vuelta: 5, Mollard, Juan S.; 7, Delgado, Aldo F.; 23, Pérez Ortiz, Carlos; 26, Repetto, Carlos A.; 33, Calduch, José.

Categoría B C

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vueltas
1º	116	Riva, Tullio	Auto-Union	4h22m39s	8
2º	102	Parisi, Emilio O.	Renault Gordini	4h37m43s	8
3º	115	Ruesch, Carlos	Renault 1093	3h45m28s	7
4º	111	Gastien, Horacio	Auto-Union	4h09m37s	7
5º	110	Malpezzi, Angel	Auto-Union	4h22m37s	7
6º	105	Pierángelo, Ernesto	Renault Gordini	4h24m09s	7
7º	107	Bavio, Dora M.	Renault Gordini	4h25m49s	7
8º	104	Ginni, Julio	Auto-Union	3h32m26s	6
9º	122	Manganiello, Jorge R.	Fiat 750	4h18m38s	6

Promedio del ganador: 122,733 km/h.

Récord de vuelta: Carlos Ruesch, en la 1ª: 31m08s a un promedio de 129,428 km/h.

Abandonaron: En la 1ª vuelta: 101, "Ras"; 106, Salomone, Juan Carlos; 109, Flageal, Horacio; 113, Aranguren, Néstor A. P.; 114, Antelo, Osvaldo. En la 2ª vuelta: 117, "Los Pingüinos"; 118, Gimeno, César; 121, Escribano, Omar O. En la 4ª vuelta: 112, Casas, Jorge; 120, Peña, Osvaldo.

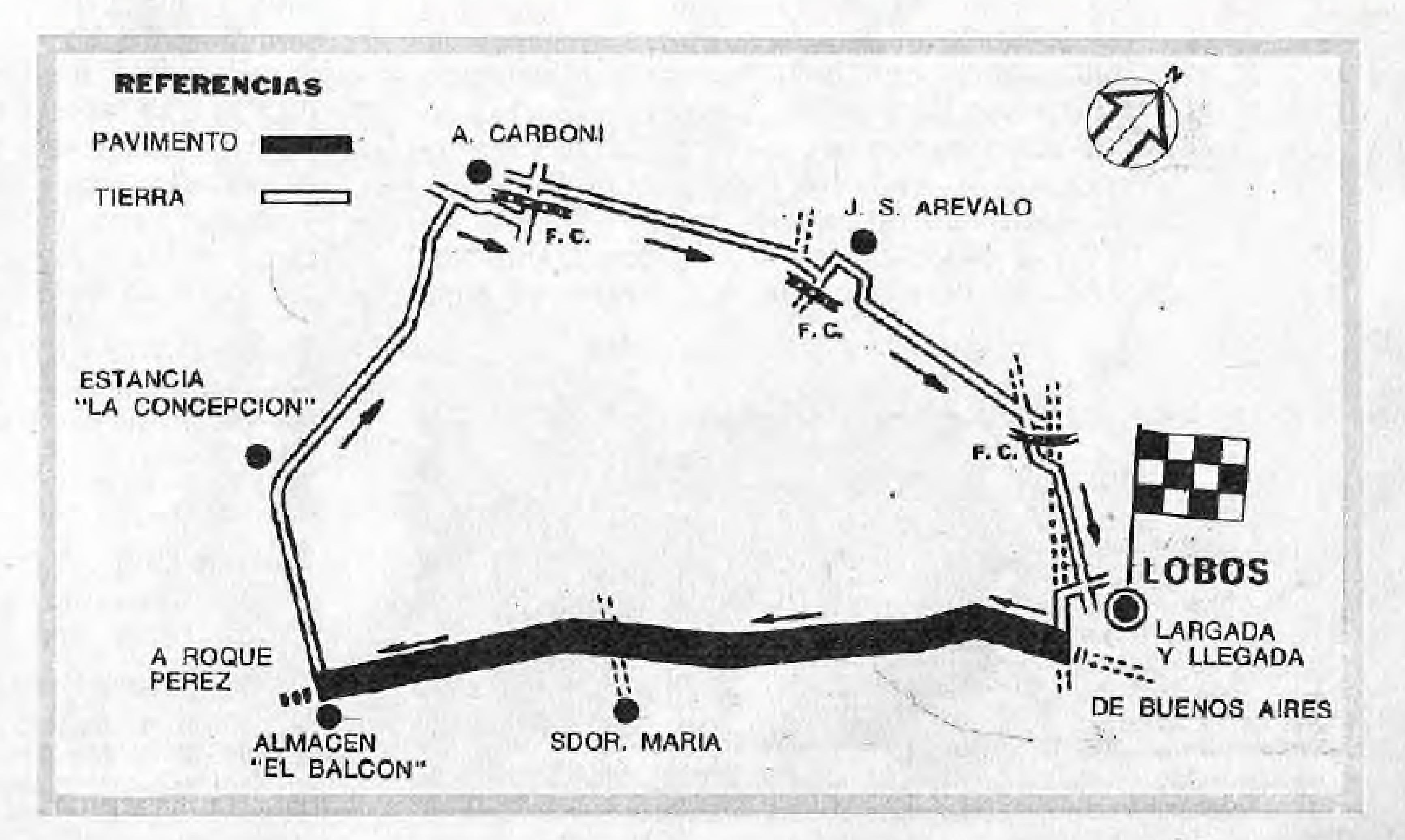
Categoría D

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vueltas
1º	250	Reutemann, Carlos	Fiat 1500	3h54m27s	8
2º	239	García Giribone, Nicasio	Peugeot 403	4h04m37s	8
3º	214	Concaro, Juan P.	Fiat 1500	4h05m42s	8
4º	228	Oliva, Roberto	Fiat 1500	4h05m44s	8
5º	231	Apkarian, Abby	Peugeot 403	4h12m42s	8
6º	237	Darnillo, José M.	Peugeot 403	4h17m30s	8
7º	236	Parvis, David J.	Peugeot 403	4h19m45s	8
8º	223	Martín, Carlos J.	Fiat 1500	4h21m48s	8
9º	202	Geri, Fernando	Fiat 1500	4h23m15s	8
10º	224	Tártara, Carlos J.	Peugeot 403	4h25m56s	8
11º	203	"El Gitano"	Peugeot 403	4h28m02s	8
12º	225	Harris, Raúl E.	Peugeot 403	4h09m23s	7
13º	205	"Cormorán"	Fiat 1500	4h13m05s	7
14º	208	Palese, Miguel	Fiat 1500	4h24m44s	7
15º	215	Pedelaborde, Roberto J.	Fiat 1500	2h54m22s	6
16º	207	Ranno, Ernesto	Fiat 1500	3h11m26s	6
17º	244	"Tato"	Fiat 1500	3h23m58s	6

Promedio del ganador: 137,489 km/h.

Récord de vuelta: Roberto Pedelaborde, en la cuarta: 28m47s, a un promedio de 139,995 km/h.

Abandonaron: 201, Dotta, Roberto; 206, "Marque"; 209, Cacase, Eduardo; 210, Araujo, Gonzalo; 216, Manoglia, Humberto; 218, Lamela Díaz, Roberto; 219, Mayorga, Francisco; 220, Franco, Oscar M.; 222, Bonamico, Saverio; 226, Scarsini, Julio C.; 227, Rodríguez Canedo, Eduardo; 229, Saccomano, Antonio; 232, Del Barrio, Manuel; 234, Di Lorenzo, Vicente; 238, Francia, Carlos R.; 245, Marín, Alfonso; 246, Andrea, Miguel; 248, Dinezio, Angel y 249, Curros, Jorge.





Hermes Silvera venció en la categoría reservada a automóviles del Grupo II y más de 1.001 cm³ con su Alfa Giulia. El 46 es el Alpine de Bird Clemente, el brasileño que ganó en Gran Turismo Grupo III, y a la vez el único piloto que completó 100 vueltas al Pinar.

por PEDRO HANDLER

ALPINE ENTRE LOS PINOS

En El Pinar, primer circuito uruguayo, los brasileños hicieron volar a sus autos verdes-amarelhos en el Premio Air-France

La clásica imagen que los rioplatenses tenemos de los brasileros, como bullangueros, plenos de prisa y exclamaciones exageradas, no tiene ninguna relación con lo que la Willys Overland do Brasil presentó en este premio Air France. El triunfo (1º, 2º y 3º en la clasificación general) de la gente de Brasil fue el resultado de la superioridad en todos los aspectos, pero administrado con tranquila sabiduría por el "chefe do equipe" Luis Greco, un "gordinho" de ojos azules. Sin embargo, el dominio del rojo GTA de Lepro se mantuvo más de la mitad de la carrera, para alegría del público uruguayo (7000 personas). Una tarde de sol, Air France que regala un pasaje a París al público y algunos vuelcos sin consecuencias, fueron las notas salientes de la reunión.

Aparte del equipo Willys (llegados todos, incluso los Interlagos "verde-amarelhos", por vía aérea), se organizó la gente de Saab bajo las órdenes de Arijón ("tuvimos un poco de mala suerte con la mecánica") y el grupo Morris con los Paullier, cuya mala suerte con sus autos no fue necesario gritarla: a la tercera vuelta abandona Pablo y el resto no llegó a terminar la competencia.

En el grupo de los chicos con menos de 1000 cm³ de cilindrada, el Panhard de Sica tuvo un problema reglamentario por estar vencida su homologación luego de 4 años. Fueron los Saab, de los cuales todos esperamos mucho, los que quisieron pelear para la general; pero las múltiples entradas a los boxes (Diego Fernández tuvo el record) lo impidieron, aunque quedaron ganadores de la serie.

Los de más de 1000 cm³, no contaron con la concurrencia esperada, quizá como consecuencia del bajo límite inferior de cilindrada, agrupando a disímiles potencias. Lepro fue la gran estrella; magnífico siempre, aun cuando trató de recuperar el liderazgo mantenido hasta la vuelta 57. Casi vuelve a la punta, ocupada por Bird Clemente, pero no solucionó el problema de frenos, saliéndose al final de la pista. Silvera resultó muy guapo con ese difícil rival.

En los GT, la guapeza (los criollos somos muy guapos) de Gutiérrez, con Lancia y especialmente, de Pera con el Lotus Elan, dio amplia emoción. Una vez más, fue la mecánica la que falló. En cuanto a los brasileros: autos impecables, brevísimas visitas a los boxes, inmensa superioridad en las curvas y "muita tranquilidade", esperando que a los otros se les rompiera algo (así dicho, queda feo, pero no fue diferente).

Turismo Grupo 2 hasta 1000 cm³:

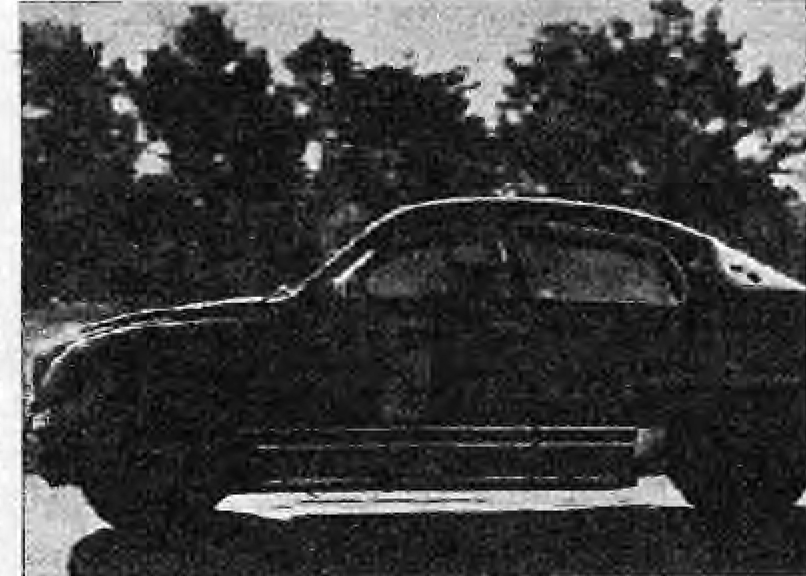
1º	5	Juan Moreno (Saab Sport)	87 vtas.
2º	4	Rafael Fernández (Saab Sport) ..	79 vtas.
3º	6	Juan C. López (Renault 1093) ...	70 vtas.
4º	7	Luis Romanzo (Simca 1000)	69 vtas.
5º	.3	Diego F. Aicardi (Saab Sport) ...	45 vtas.

Turismo Grupo 2 desde 1001 cm³ en adelante:

1º	10	Hermes Silvera (A. Romeo Giulia S.)	91 vtas.
2º	15	Carlos Lepro (Giulia GTA)	87 vtas.

Gran Turismo Grupo 3:

1º	46	Bird Clemente (Alpine)	100 vtas.
2º	21	L. Pereira Bueno (Willys Interlagos)	99 vtas.
3º	22	Wilson Fittipaldi (Willys-Interlagos)	98 vtas.
4º	47	Juan C. Gutiérrez (Lancia)	91 vtas.



Juan Moreno serpenteó hábilmente entre los pinos uruguayos con su Saab y se adjudicó la clase hasta 1.000 cm³ del Grupo II.

La verdad tiene un momento de originalidad en que se parece a la mentira, es entonces cuando las anécdotas suelen confundirse con el chisme. La diferencia la establece la intención del espectador. Estas notas confidenciales son eso: verdades en estado embrionario, expuestas a toda suerte de peligros. De todas formas, no nos arrepentimos de jugar en la cuerda floja: si de algo estamos seguros, es de que no escribimos para ingenuos.

La nueva Fórmula Dos, que entrará en vigencia en 1967, establece un máximo de cilindrada de 1.600 cm³, pero los motores deberán proceder de automóviles de Gran Turismo. Por lo tanto, cada empresa que quiera dedicarse a la construcción de motores debe asegurarse previamente que alguna otra empresa de envergadura los utilice sobre un Gran Turismo en serie. Ya han comenzado las primeras construcciones para la nueva Fórmula; entre las más destacables se encuentran el motor Dino 1.600 de Ferrari, que será fabricado en serie por Fiat, con un automóvil de un diseño sobresaliente. También Alfa Romeo incursionará en la nueva fórmula; lo hará con motor construido como derivado del doble árbol del Giulia.

Francia no duerme ante el ataque italiano. Moteur Moderne ha decidido emprender el estudio, la realización y la puesta a punto de un motor de seis cilindros en V con cuatro árboles de levas en la culata. Los medios financieros de Moteur Moderne no le permitirían realizar el proyecto sin ayuda de una gran empresa, que igualmente debería construir un Gran Turismo y producir 500 ejemplares del mismo. Se busca que con cualquiera de los cuatro grandes —Renault, Peugeot, Citroën y Simca— colabore en este proyecto.

Los chimentos "europeos" se pusieron al día en Monza. Herbert Muller, dos veces campeón europeo de la montaña en la categoría Gran Turismo, participará este año en las grandes épreuves al volante del nuevo Abarth con motor V8. En las pruebas de velocidad y resistencia (Sport y Sport Prototipos por el campeonato de marcas) Muller, de nacionalidad suiza, compartirá la conducción de un Ford GT 40 de 4,7 litros de la Escudería Filipinetti, con Willy Mairesse. Hasta el momento Abarth no ha resuelto el problema de sus pilotos. Cella pasó a Lancia y Herrmann a Porsche, mientras que Herbert Demetz falleció en una colisión, hace un par de meses.

Chascomús quiere entrar en la trenza de los grandes. La "Escudería Chascomús" se encargará de hacer efectiva la compra de un automóvil Ford y de un motor F-100 para competir en Turismo Carretera. En principio, la anunciada comisión ha confeccionado los estatutos que regirán los destinos de la escudería y seguidamente ha lanzado la suscripción de [illegible]cios y la venta de un bono para recaudar fondos.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CONFIDENCIAL

Una pila así alta de entusiasmo tiene la gente de Moreno que sostiene la participación en TC de Carlos Luis Salto. Un grupo de amigos amantes del TC y admiradores de Pairetti se constituyeron en Peña y luego en Club para adquirir y sostener un automóvil destinado a su conciudadano Salto. El Automoto Club Ciudad de Moreno "El Gato Rojo" tiene ya 350 socios, un lugar donde reunirse, un asador y mucho vino, un Ford 59AB con un poco más de 200 km/h y un motor F-100 que está preparando Padovani. "Un motor F-100 puesto en un TC cuesta, sobre la línea de largada, más de 600.000 pesos", afirman los "gatos rojos" orgullosos de lo logrado por el esfuerzo en común.



A raíz de la fantasía titulada "El Reposo del Guerrero", aparecida en la página 11 del número próximo pasado de PARABRISAS CORSA recibimos, el mismo día de la aparición de la revista, una llamada telefónica del señor Nasif Estéfano. El señor Estéfano, después de manifestar que había consultado a un abogado, se declaró sumamente indignado por los términos de la aludida fantasía a la cual, según sus declaraciones, le adjudicaba carácter de libelo.

Por lo tanto y en beneficio de todo aquel que no hubiera captado la amistosa pulla implícita en los epígrafes de las fotos del señor Estéfano, aclaramos que los conceptos vertidos en los mismos no son del señor Estéfano, sino de PARABRISAS CORSA.

Nos extraña profundamente que Nasif Estéfano no haya interpretado en su correcto sentido la sana y amistosa intención que nos inspiró el hacer la broma, que no haya captado el espíritu del "castigat ridendo mores" (enmienda las costumbres riendo) de los latinos que siempre utilizamos en nuestras páginas, páginas que por otra parte —él bien lo sabe— fueron las primeras en apoyarlo y promocionarlo decididamente.

Nos extraña además que un viejo amigo como Nasif se sienta muy molesto por una chanza de ese tipo, cuando personalidades tales como el Sr. Presidente de la Nación, Dr. Arturo U. Illia o el Decano de la Facultad de Ciencias Económicas de Buenos Aires, Dr. Passalaqua, acogieron con simpatía su inclusión en el campeonato de "mersas" que hiciera una revista muy difundida en nuestro medio. No podemos cerrar esta aclaración sin expresar nuestra tristeza por este desentendimiento que francamente no creímos podría existir con este caballero, con quien hemos tenido amistad desde hace años y a quien hemos apoyado desde sus primeros días de Mecánica Nacional cuando, creemos, no soñaba estar un día al volante de un monoplaza de fórmula internacional. Está por demás decir que no guardamos inquina para con Nasif, a quien lo seguimos considerando el amigo de siempre.

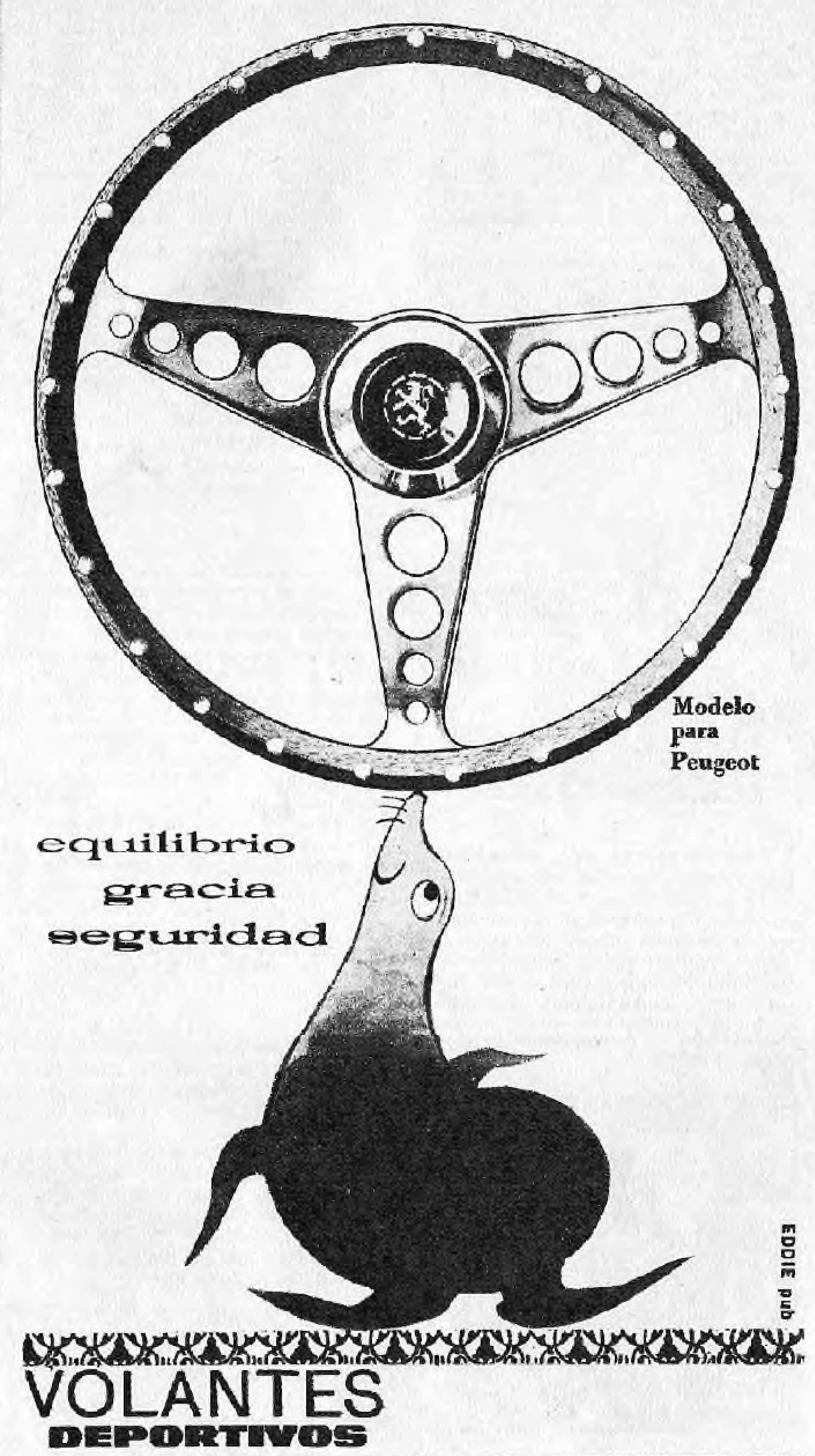
Además, lo del Jeep doble comando no es cierto.

Después de quebrar el monopolio de los motores y de las cubiertas en Indianápolis, los europeos atacan la exclusividad de Halibrand en materia de cajas de velocidades. Quien ataca es, por supuesto, Hewland, quien ofrece su caja LG501 de dos velocidades con cambio rápido de relaciones y conexión para motor de arranque exterior. Estas cajas serán usadas en los Lola de John Mecom y algunas están también en manos del All American Racers de Dan Gurney. Otros constructores norteamericanos —Vollstedt y Gerhardt entre ellos— también mostraron interés en las cajas inglesas.

Bajo el seudónimo de "Postmam", bien conocido por el ambiente del Anexo J (dos victorias en su categoría en el Gran Premio Internacional de Turismo, años 1958 y 1959) se esconde el Ing. Enzo Tasco, quien condujo uno de los líricos Peugeot que corrieron en el autódromo en las competencias de TC. El de "Postman" (no decimos Tasco porque él

—Buenas, maestro ... ¿Por casualidad no vio una rueda de auto por aquí?





VOLANTES
DEPORTIVOS



18 modelos
1966

Distribuidores exclusivos

ROBERTO S. TORTORELLI
RIVADAVIA 6091 - 66-1528

R.O.G. S.A.I.C.F.
MANSILLA 4066 - Bs. As.
72-9159

En Mar del Plata
COLON 2393 - 1º E - 2-8619

CONFIDENCIAL

quiere mantener el riguroso incógnito y nosotros lo respetamos) era un Peugeot versión TM realizado por Alberto Gómez (con sus 1.618 cm³ reglamentarios), pero con la cabeza de cilindros AGS con sus Weber 40 DCOE. El aparato caminó a una máxima de 6.200 r.p.m. que traducidos al castellano significan abundantes 180 km/h.

El otro lírico fue conducido, lógicamente, por otro hombre de Turismo, Ernesto Santamarina. Su preparación fue "made in Jackie Forest Greene"; su cilindrada se llevó a 1.800 cm³ y también usa dos Weber.

Los dos preparadores lucían muy rozagantes en los boxes convaleciendo tranquilamente de los desperfectos que sufrieron en sus "piñas" callejeras.



Rianzi se prepara para el regreso a la actividad deportiva, ya recuperado físicamente de su accidente. Tendrá listo su automóvil para fin de mes y despacito está preparando un Falcon que sería impulsado por un motor F-100. El jueves anterior a la carrera del Vicente López Automóvil Club, hizo 1m23s con el automóvil de Facchini, a quien ayudó en la preparación del F-100.



Ricardo Peduzzi piensa dedicarse de lleno a las competencias de circuito. Piensa rebajar la altura de su Chevrolet 1929 al metro y siete centímetros reglamentarios, para ello deberá cortar 25 cm., aunque su forma será siempre prismática. Con el motor cuatro bancadas en 5.600 r. p. m. alcanza su velocidad máxima en la recta del fondo del autódromo. Aunque aún no lo ha podido probar piensa que puede superar los 200 km/h. Su padre lo ayuda en la preparación del automóvil, lo que le resta tiempo para dedicarse de lleno al F-100. El 15 correrá en el autódromo con el equipo IKA en los "200 Km. de la AAAS", junto con Gastón Perkins.



A fin de mes quedará listo el Chevrolet siete bancadas de Rubén Roux alimentado por carburadores. Para julio tendría el siete bancadas alimentado por inyectores en marcha; ahora está esperando los inyectores de los Estados Unidos. La carrocería será la misma, mientras que el diferencial será el autoblocante del Impala, la caja Corvette y los frenos de disco Discofren, usados hasta el presente. Es muy probable que reaparezca en La Vuelta de Salto.

Adrián Villegas comenzó corriendo en Midget y luego pasó a Limitada del 27 con éxito, logrando algunas brillantes clasificaciones en nuestro país y en Uruguay. Actualmente se dedica al TC, en especial a los circuitos, aunque, como todo cordobés, también le gusta la sierra. Siempre condujo un Chevrolet de su propiedad, que hace pocos días vendió. Actualmente conduce el Ford que fuera de "Viyo" Palagani. Este automóvil lo compró la concesionaria IKA de Rafael Bruzzesse a Dante Trotta, pero ya están pensando en ponerle otro motor (tiene el Ford 59 AB). Por ser concesionaria IKA están entusiasmados con el Tornado ("Los 200 CV los tira ciego y se puede obtener más pique con la carrera larga. Rubén Roux nos entusiasmó con lo que dijo de ese motor"). Esta semana comenzarían con la preparación del motor. Todavía no han desechado el F-100. Está enojado porque en la pista de Río Cuarto tuvo que andar toda la carrera en directa y en una revista colega le pusieron que se fue de la pista porque andaba mal...

Costin-Nathan se llama un nuevo automóvil desportivo de competición inglés, realizado por Frank Costin y Roger Nathan. Utiliza una sección central monocasco de madera con los extremos delantero y trasero reticulados en tubos de acero. Su motor es un Hillman Imp modificado que ofrece 90 HP y su peso no llega a los 400 kilogramos.

Costin es el famoso aerodinamicista responsable de las carrocerías de la mayoría de los Lotus y del extraño a la vez que eficiente automóvil de madera y plástico Marcos. Nathan es un especialista en la preparación y puesta a punto de motores.

Graham Hill se apresta a conducir un "American Red Wall Special", impulsado por motor Offensahuser, en las próximas 500 millas de Indianápolis que se correrán el 30 del actual. El automóvil mencionado es propiedad de John Mecco Juniors, oriundo de Houston, Texas.

Se espera que Graham Hill llegue a tiempo para las pruebas en la citada pista. Hill fue a Indianápolis en 1962, año en el que se clasificó Campeón Mundial; necesitará solamente un par de vueltas de repaso para conocer la pista.

Pedro Sancha luce una popularidad que asombra a otros pilotos del ex TM (ahora sólo T). Pero no puede sorprender demasiado a quienes conocen su demagógica simpatía y a quienes recuerdan sus épicas actuaciones con el enorme Mercury 1956. Sancha gusta del papel de víctima: ¿quién no recuerda aquel Gran Premio que terminó en tres ruedas en sufrido final? Cuando amplió su actividad a las pistas, eligió un Fiat-Abarth; Ana Hartenau le puso un NSU en la cola y las manos que podían dominar un Mercury en un camino solitario no supieron llevar sobre ruedas 700 kilogramos entre el tránsito del autódromo. Pero luego aprendió tan pronto y tan bien a pasar de sus no pocos años que algunos pensaron que aquel vuelco no fue sino un recurso publicitario. Sancha: personalidad discutible, entusiasta como un chico, calidad de conducción indiscutida.



Las cartas de esta sección deben dirigirse a CORREO CORSA, Av. Alem 884, Capital Federal. En la presente edición montamos esta sección de Correo sobre la base de cartas de temas deportivos que fueron enviadas a nombre de nuestra mensual Parabrisas.

CHEVROLETISTA

De Juan C. Michelis, Sáenz Peña 522, José Mármol, Pvcia. de Buenos Aires.

Hay dos motivos que me han decidido a escribirles estas líneas, el primero es grato, pues es para felicitarlos por la aparición de su publicación PARABRISAS CORSA, una revista muy bien concebida y que ha sido recibida con general beneplácito por toda la afición "turca", entre los que me cuento. El segundo, no tan grato, es para que lo publiquen, por favor, en su sección CORREO CORSA, y es un pequeño tirón de orejas para el bueno de don Félix Alberto Peduzzi, el extraorinario piloto de nuestro TC.

Con mi mayor respeto:

Con motivo de las declaraciones efectuadas por usted y publicadas en el Nº 0 de la revista PARABRISAS CORSA, debo manifestarle que me siento un poco decepcionado, y me atrevería a decir que como yo deben sentirse muchos "chevroletistas" del país. En primer lugar entristece el pensar que ya no contaremos en nuestras filas con un elemento de su excepcional calidad y no solamente eso, sino que estará haciendo "fuerza" en favor de nuestros tradicionales adversarios. En segundo término, duelen las declaraciones hechas por un hombre que durante tanto tiempo militó en el 6 en línea referentes a que el motor F-100 es la solución y que observen los dolores de cabeza que tiene el Sr. Froilán González con el 7 bancadas. Usted es una persona inteligente y no imaginará que los preparadores de los F-100 tiran los "fierros" dentro del coche y salen a correr sin ningún problema, por el contrario, creo que lo lógico es pensar que ellos también deben tener sus buenos "dolorcitos" de cabeza para derrotar al por ahora solitario 7 bancadas del gran FROILAN que les da tanto trabajo.

Don Félix, durante muchos años hice "fuerza" por sus triunfos, por sentir simpatía hacia usted y por ser conductor de una máquina marca Chevrolet sus halagos me producían gran satisfacción y como no puedo olvidarme de todo eso es que lo menos que puedo desearle es mucha suerte con su nuevo motor, tanta suerte (ayudada en mayoritaria proporción por su gran habilidad) como la que tuvo con el motor de 4 bancadas de G.M. que tantas satisfacciones le dio a usted en el pasado y



El que "está" con

CHRYSLER

MOTORES MARINOS Fuera de borda

SIEMPRE GANA!...

Porque sólo CHRYSLER le brinda una real garantía de 2 AÑOS y un exclusivo AFTER SALES SERVICE dentro de las primeras 40 horas de uso.

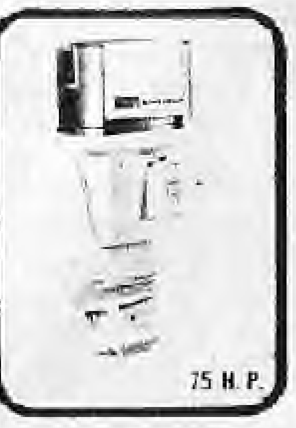
Porque la existencia real de repuestos le asegura un service eficiente en cualquier punto del país y en todo momento.

Porque CHRYSLER ha invertido más de 50 años de experiencia para brindarle en 1966 los motores fuera de borda de línea más avanzada, en diseño y calidad.

y porque es CHRYSLER









ENTREGA INMEDIATA



20 - 35 - 45 - 50 - 75 - 105 HP

CHRYSLER

PRIMERO EN POTENCIA ECONOMIA VELOCIDAD

REPRESENTANTES Y DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS



PARANA 789 Tel. 41-7155 42-9244

EN ROSARIO: MOTONAUTICA ROSARIO

SALTA 2452 - Tel. 39-1977

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

que se las sigue brindando a su joven y ya famoso hijo Ricardo.

Sin ánimo de ofenderlo, ya que siento por usted (pese a no conocerlo personalmente) gran estima, lo saludo con el respeto que se merece.

R.: Ya que usted solicita hacer pública su carta a través de nuestra revista, nos permitimos contestarle, sin perjuicio de lo que, mediante esta misma página quiera decirle don Félix. Entendemos que Peduzzi no vive de fantasías sino de realidades; la fidelidad a una marca que usted propone es linda en teoría pero es estéril si no llega a resultados prácticos. Con el mismo criterio se podría pretender que Fangio hubiese corrido toda su vida en Maserati, rechazando las positivas ofertas de Alfa Romeo, Ferrari, BRM, Mercedes-Benz, etc. en aras de la máquina que le dio sus primeros triunfos internacionales.

Las quejas de Peduzzi se basan en razones bien concretas y atendibles: las mayores posibilidades teóricas del motor F-100 y el apoyo moral y material que Ford brinda a los que corren con su marca, cuya necesidad los directivos de GM se resisten a aceptar.

Peduzzi no es el único; recordamos por ejemplo a Sito, quien es concesionario Chevrolet y corre con Ford.



—¿Qué te pareció cómo tomé esa curva, Pepe?

LOS CHICOS CRECEN

De Miguel E. Colazo - Almafuerte, Córdoba.

Soy un joven estudiante de 11 años de edad, muy aficionado al automovilismo internacional y lector de PARABRISAS desde el número 0 (aunque no lo crean tenía 10 años y era un asiduo lector de vuestra revista). El motivo de esta carta es el siguiente: ¿Podrían ustedes suministrarme la dirección de los volantes Pedro Rodríguez (el mejicano), Jack Brabham y Craig Breedlove?



Soy coleccionista de fotos auténticas de volantes y autos de carrera, y para poder completar mi colección me harían falta esas direcciones.

R. — No es nuestra costumbre suministrar direcciones particulares, pero para que usted pueda conseguir la de los dos primeros, le sugerimos escriba a la Grand Prix Drivers Association — Mónaco (así debe poner en el sobre).

ESTADISTICO

De Eduardo Longo - Rosario.

¿Cuántas carreras lleva ganadas Jorge Cupeiro y cuántas Dante Emiliozzi en TC? ¿Me podrían enumerar todas las carreras que se deberían ganar si quisiéramos que el agua de refrigeración circule al revés, es decir que en lugar de entrar al radiador por la parte superior lo hiciera por la parte inferior?

El doble embrague (para enganche de la primera) aunque esté bien hecho ¿puede a la larga producir desgaste en la caja?

R. — Si las matemáticas no me fallan, desde el año 1952 a la fecha Dante Emiliozzi ganó 39 carreras de TC y Jorge Cupeiro 11 de esa misma especialidad.

Si los motores no tuvieran bomba de agua (algunos no lo tenían) el agua de refrigeración circularía naturalmente por el principio de termosifón (el agua se calienta y sube en el block y en el radiador se enfría y baja). Cuando los motores tienen bomba de agua, ésta es ayudada en su trabajo por el antes mencionado principio. Si se cambia en el radiador el sentido "tradicional" de circulación de agua, la bomba de agua tendría que vencer la energía del termosifón.

El doble embrague no puede producir —bien hecho— desgaste en la caja; métale nomás.

BURRO DE LOMO

De José A. Berderi - Pergamino.

A raíz de una discusión surgió este problema. Si ustedes me pudieran asesorar, yo les agradecería mucho su información.

¿Cuántos metros de altura saltaría un coche de Turismo Carretera al cruzar un "lomo de burro" a alta velocidad? (Y si es posible ilustrarlo en el momento en que un coche salta).

R. — Bueno, en estos casos intervienen varios factores. Depende de la dimensión y características del lomo de burro, de las características técnicas del automóvil y de la necesidad de supervivencia del piloto. Si revisamos la estadística del archivo de CORSA, tan bien dirigido por el sociólogo "El Eléctrico", encontramos que el récord homologado corresponde a Ricardo Risatti con cuatro metros de altura.

DE LA GUARDIA VIEJA

De Juan J. Filgueira - Buenos Aires.

Muy señores míos:

Con placer de mi parte, extiendo mis gratas felicitaciones por su excelente revista, que han dado a luz en los últimos días.

Es un gran placer encontrar reunidos, al compás de motores y tinta automovilística, una conjunción de personas, de ya probada capacidad, a través de largos años, entre ellas Ronald Hansen. (El inglés iracundo), quien con sus dotes de vidente, desde muchos años atrás, vaticinaba un cambio radical en

4.000.000

MUCHAS GRACIAS A TODOS...!

A los fabricantes de automotores, talleres de rectificación, técnicos, viajantes, obreros y empleados que han colaborado tan eficazmente e hicieron posible que PISTONES MAHLE, llegue a producir, en tan corto período de vida, la UNIDAD N° 4.000.000.

Todo esfuerzo que logra esta satisfacción es el mejor premio y ello nos obliga a superarnos cada vez más, en **la calidad** factor preponderante en este grato acontecimiento.

Fabricantes y Distribuidores Exclusivos
BUXTON S.A.
Posadas 1245 Buenos Aires

EL PISTON MAHLE
La mas alta calidad

DISTINGUIDO POR SEGUNDO AÑO CONSECUTIVO CON LA CINTA AZUL DE LA POPULARIDAD

EL MARTES PROXIMO LARGA EL



DE



COMPETENCIA DE TC EN VENADO TUERTO





Y ADEMAS
- CARRERA DE TURISMO MEJORADO EN EL AUTODROMO POR EL PREMIO "200 KILOMETROS DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES"
- GRAN COMPETENCIA EN SILVERSTONE Y EN PARIS DE F. 1, F. 2, GRAN TURISMO Y SPORT.

APARECE EL MARTES 17 DE MAYO

COMPRE Y COLECCIONE



AL PRECIO DE $ 30.—

CORREO CORSA

nuestro automomvilismo. Vaya a través de estas líneas, para él, un respetuoso reconocimiento de los que fueron detractantes de dichos artículos, porque, "El que sabe, SABE". También Horacio Speratti (El Anticuario), gran conocedor hasta el último tornillo de los "Clásicos", el que próximamente imagino escribirá artículos tales como: "Similitudes del Lola-Cosworth y la Bugatti T. 35". Se encuentran también Guillermo Mártire y Emilio del Valle, los diseñadores de prototipos; aplausos miles por el Mini-Mini-Júnior que, de seguir reduciendo cilindradas y distancias, dentro de poco el autódromo se poblará de ruidos sonoros (música) de un bimotor con reminiscencias "Chiozza", constituido por una tabla de surff, accionada por dos motores de aeromodelismo, a un elevadísimo número de r. p. m. y gran cantidad de reacciones esotérmicas. Para ellos y los que olvido en el tintero, mis mejores deseos, para el presente y futuro, que continúe esa unión incorporando nuevos valores bajo la eficaz dirección con que cuentan; que esta revista que hoy es CORSA se supere día a día, brindando al "Coco" y al "Gordi" el mejor exponente de literatura automovilística, amparados bajo el lema "Siempre lo má mejor". Por eso, señores, en mi nombre y de los que saben apreciar lo bueno, una palabra nada más: GRACIAS.

R. — La barra de PARABRISAS CORSA, aquella misma que compartiera los inolvidables asados del taller de Martínez, pinchando achuras desde legítimos bucket-seats de FERRARI agradece tus palabras.

DEBUTANTES

PLANO AUTODROMO

SIULNAS/

ACOMPAÑANTE

De Carlos A. Trinelli, Capital Federal.

Me dirijo a ustedes con el propósito de esclarecer unas dudas, pero ante todo deseo hacerles partícipes de mis mejores augurios para su revista y felicitarlos por el gran despliegue técnico e ilustrativo en ella ofrecido, y garantizarles como buen tuerca que soy que su revista cayó muy bien en el ambiente.

Aquí van mis preguntas: Leí en la página 18 del Nº 1 el comentario de Andrea sobre neumáticos. ¿Cuál es el más apropiado? ¿Qué diferencia hay entre copiloto y acompañante? (funciones específicas). ¿Qué tipo de cinturón de seguridad es el más recomendable? ¿Está prohibida la salida directa en un automóvil particular, es decir, puede hacerse pasible a una multa? Desde ya, gracias por esclarecer mis dudas.

R. — El neumático más apropiado para correr en TM en el autódromo o en cualquier suelo pavimentado es aquel que asegure al vehículo el menor ángulo de deriva en sus ruedas. Aparentemente los de carcaza radial común (tipo "Cinturato" o "X") andan bien, pero el carácter extraordinariamente abrasivo del piso de nuestro autódromo hace que se prefieran, dentro de los de carcaza radial, los de banda de rodamiento más dura, o sea menos sensible a la abrasión, p. ej. los Dunlop Racing que usó Galluzzi en su Fiat la última carrera que ganó en el mismo escenario.

Va la segunda: El copiloto, como su nombre lo indica puede —llegado el caso— compartir la conducción del auto. Por ejemplo, en una carrera de ruta con varias etapas, el piloto puede alternarse con el copiloto en la conducción del coche. Si antes de largarse una etapa el piloto por cualquier razón no pudiera seguir (enfermedad, etc.) el copiloto puede asumir la conducción, debiendo designar un acompañante, el que no podrá —dada su simple condición de tal— conducir en ningún momento el auto.

Los reglamentos particulares de las carreras especifican si la persona que comparte el cockpit del vehículo es copiloto o acompañante. En general, las carreras en circuito cerrado indican que se "puede" llevar acompañante, en consecuencia, éste puede ir o no, pero en el supuesto caso que se prescribiera la inclusión de copiloto éste debe ir obligatoriamente dada su condición.

Tercera sin tocar: El cinturón de seguridad más recomendable es el combinado: cinturón y banderola.

Cuarta y a fondo: Está prohibidísima y si lo agarran nuestros bienamados "zorros" no le hacen la boleta, simplemente, sino que, con un mohín gracioso, lo mandan con coche y todo al nefasto "Buchenwald porteño", es decir, al corralón.

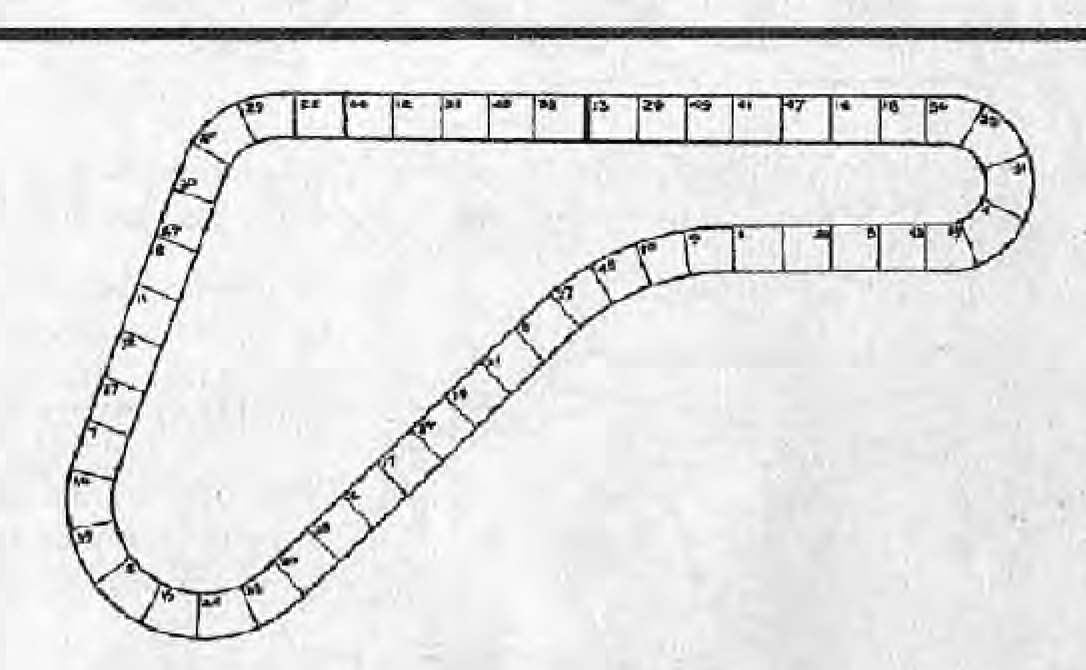
EN EL AUTODROMO MUNICIPAL

Hallar las palabras y poner el número de orden a las letras que las componen, todo según las definiciones. Luego ubicar cada letra en la casilla que lleva el número de orden asignado.

A entretenimiento terminado, y comenzando desde la barra gruesa en la recta opuesta a las tribunas (Nº 13), se leerá un título aparecido en el Nº 2 de PARABRISAS CORSA y quien lo dictó.

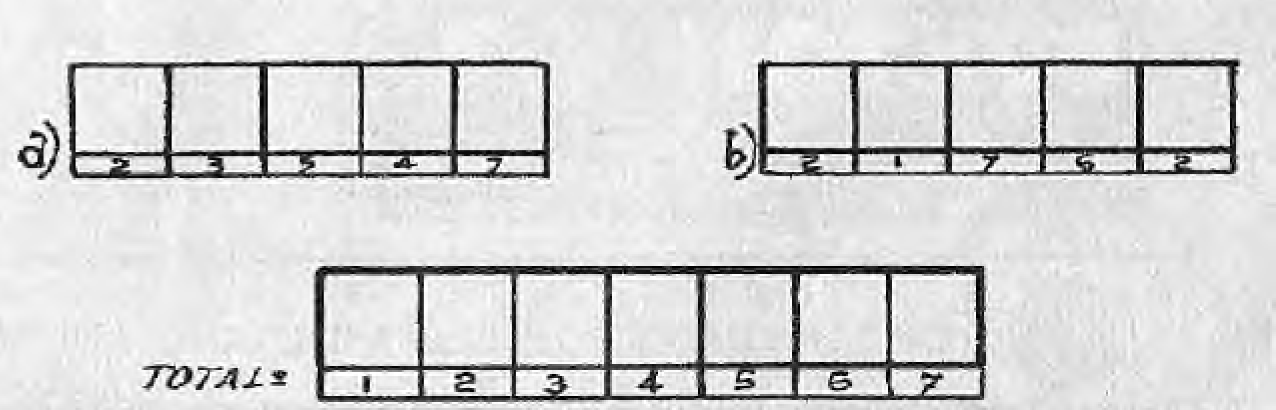
DEFINICIONES:

Del 1 al 8: Palabra italiana (que fue título de un film) que indica la acción de sobrepasar en la ruta un coche a otro.
Del 9 al 14: Dispositivo que produce la chispa en el motor a nafta de un coche.
Del 15 al 17: Eli... era un príncipe gran automovilista y el padre era el "Haga"... Jefe de una religión oriental.
Del 18 al 22: Se dice cuando el aceite es espeso.
Del 23 al 28: Puede ser del diferencial, dentada cónica, etc.
Del 29 al 34: Energía eléctrica (o magnética).
Del 35 al 39: Tipo de coche con asientos anterior y posterior. Puede ser de 2 y 4 puertas.
Del 40 al 46: Es, por ejemplo, cualquier persona que compra un coche en una agencia (con respecto a la agencia).
Del 47 al 49: Astilla impregnada en resina que, encendida, alumbra.



UN CAMPEON DE T/C

Sabiendo que a) significa: Elogio, halago, y que b) significa: Acaba, extrae todo el líquido de una cisterna; completar el "total" transportando en las casillas las letras que llevan el mismo número que en los cuadros a) y b). Debe resulta el apellido de uno de nuestros campeones de TC.



IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S.A. - TALLERES GRAFICOS FLORIDA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Correo Argentino Central B — TARIFA REDUCIDA — Concesión Nº 7970

Registro de la propiedad Intelectual Nº 891657

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

aquí escribe el PUBLICO



Parabrisas Corsa realizó una gran encuesta entre el público presente en el Autodromo el domingo. Los resultados favorecieron a Cupeiro, el Chevrolet y las carreras de carretera.

Esta es una variante más de nuestro empeño por cubrir toda la actualidad en todos sus aspectos. Ahora le toca al público escribir un informe para que sus corredores favoritos, preparadores, técnicos y periodistas se enteren de su opinión.

Para que esto ocurriera, fue necesario que Parabrisas CORSA formara un equipo de redactores volantes y los distribuyera el domingo pasado en las tribunas del Autódromo Municipal, para establecer contacto con los espectadores y formularles una serie de preguntas destinadas a conformar un extenso informe, del cual damos hoy los resultados numéricos, que como se verá fueron por demás interesantes y significativos. Desde luego, el cuestionario estaba destinado a reflejar las opiniones sobre Turismo de Carretera, categoría que actuaba en esos momentos.

El grupo de periodistas (siete en total) fue capitaneado por Héctor Granato y secundado en la dirección por Germán Sopeña y Jesús Sánchez. Las preguntas básicas que se formularon fueron las siguientes: 1) ¿Qué corredor prefiere? 2) ¿Qué marca de auto de competición? 3) ¿Circuito o ruta?

Damos en un recuadro los resultados. Desde luego, los lectores tendrán que tener en cuenta un factor muy importante: algunos de los corredores más populares, como Emiliozzi y Cupeiro, no estaban en ese momento presentes, por lo que, lógicamente, disminuían sus posibilidades de obtener votos.

OPINIONES CONDENSADAS

Lógicamente, la encuesta iba dirigida a obtener algo más que resultados numéricos, simples votaciones. Surgieron una serie de sugerencias y opiniones variadas, de las que pasamos a condensar las más repetidas. El resto servirá para un posterior estudio de opinión que realizará CORSA.

- Satisfacción por la intensa actividad que se ha desplegado en lo que va del año con respecto a las carreras disputadas.
- En cuanto a circuitos "ruteros" se expresó el deseo de que los mismos sean mixtos, en lo posible que tengan tramos montañosos y que no se corra tanto en los circuitos llamados comúnmente "triángulo", que aparentemente cansan un poco al espectador.
- Una de las poderosas razones de la preferencia rutera, es que a la vera del camino se puede hacer un apetitoso asado y en el Autódromo, no...
- En general, hay una muy grande oposición a la comentada reducción del tope de cilindrada de 4000 a 3000 cm³; en cambio muchos se mostraban de acuerdo con la creación de una subcategoría de hasta 3000 cm³, al estilo del TM.
- Zulma Faiad 3 - Isabel Sarli 2 - Libertad Leblanc 1. Así se expresó un entusiasta encuestado que indudablemente tenía amplitud de criterio. Lamentablemente no pudimos computar el voto porque sus preferidas no tienen licencia habilitante de la Comisión Deportiva Automovilística.
- Otro entusiasta de aspecto intelectual reflexionaba de la siguiente forma: "A mí me gustan las cupés convencionales, porque ahí se ve quién es más macho".
- Unánime simpatía se observó por la participación del Renault de Eduardo Copello, aunque muchos sostenían que era poco menos que un suicidio correr contra las TC.
- Con el debido respeto que nos deben los motociclistas, el público estimaba que es más conveniente y más emocionante, que en los intervalos de repechaje y final se hagan competencias de minijuniors o limitada 27.
- Que se cumplan estrictamente los horarios. Clamor escuchado repetidas veces a lo largo de nuestra misión. Si tienen que empezar más temprano, que empiecen. Nosotros para ir a la ruta nos levantamos a veces a las cuatro de la mañana y más temprano aún. No es inconveniente que comiencen a las ocho. Creemos vendría más gente aún. Así nos dijeron varios encuestados en el curvón, mientras se levantaban antes de terminar la final para llegar a tiempo a "ver a River".

Los dos ganadores de la encuesta: Cupeiro y Chevrolet

RESULTADOS

PILOTO	VOTOS
1º Cupeiro, Jorge	744
2º de Alzaga, Rodolfo	563
3º Emiliozzi, Dante	530
4º Peduzzi, Ricardo	442
5º Loeffel, Carlos	312
6º Marincovich, Carlos	158
7º Pairetti, Carlos	150
8º Bordeu, Juan Manuel	136
9º Di Palma, Luis	133
10º Galbato, Carmelo	105
11º Casá, Eduardo	98
12º Menditeguy, Carlos	74
13º Copello, Eduardo	55
14º "Bamse"	37
15º Ciani, Marcos	33
16º Estéfano, Nasif	29
17º Tarducci, Mario	26
18º Viale, Atilio	25
19º Gimeno, Hugo	7
20º Gamalero, Remo	3
Tosti, Osvaldo	3
Malnatti, César	3
Galtero, Rafael	3

En lo que se refiere a la pregunta Nº 2 los resultados fueron los que siguen:

MARCA	VOTOS
Chevrolet	1196
Ford	1127
Valiant	520

Finalmente, la 3er. pregunta fue contestada, en sus lineamientos generales, como sigue:

	VOTOS
Los que se inclinaron por competencias en ruta	2265
Circuito tipo Autódromo	576

SI USTED TIENE ESTE EJEMPLAR DE





Lo felicitamos por haber sido uno de los primeros inscriptos en su carrera! Pero si aún no lo compró, está a tiempo de hacerlo, adquiriendo la edición de Mayo de la revista PARABRISAS, en cuyo interior encontrará el Nº 0 - Presentación - y podrá así, en el futuro, contar con la colección realmente completa. Además, podrá Ud. gustar de las interesantes notas de PARABRISAS de Mayo.

COMPRE HOY MISMO
Parabrisas
DE MAYO
CON
Parabrisas CORSA
AL PRECIO DE



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com